NUMERO EXCEPTIONNEL: 1 Fr

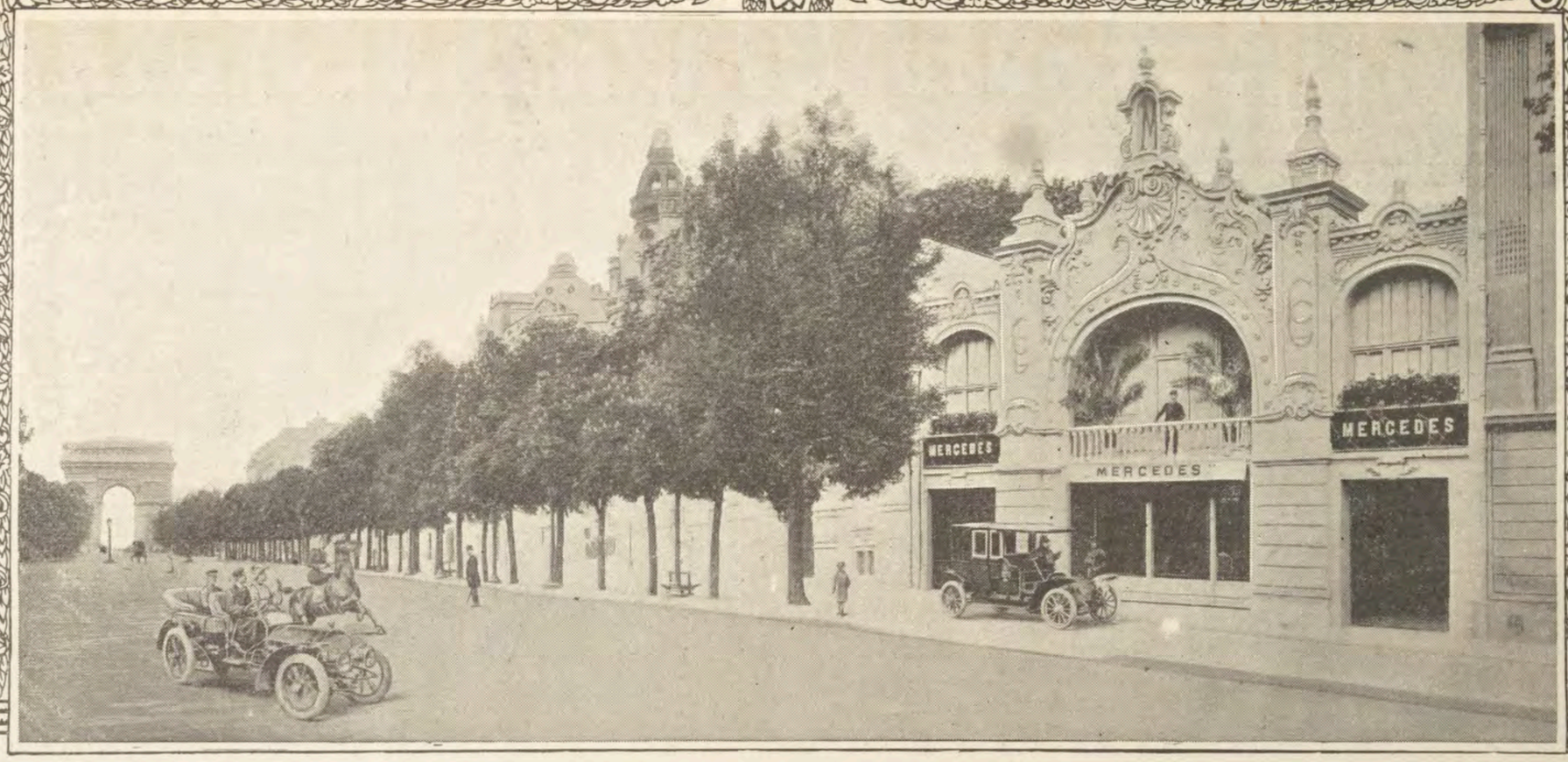
LA VIE AU GRAND AIR

Noël 1904

Publications Pierre Lafitte
9, Avenue de l'Opéra PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



DRAEGER

Adresse Télégr: AMCHARLEY PARIS
Téléphone 549-77 509-36

C. L. Charley

La Semaine Comique, par Henriot.

Assurément le recordman de toutes les vitesses.

— C'était une idée économique de mon grand-père! Quand il avait froid, il descendait l'escalier, et le remontait au trot avec une bûche sur l'épaule; une seule lui suffisait pour se chauffer tout l'hiver.

— An 5e acte, Charlemagne arrive avec tous ses preux, à cheval...
— A cheval? c'est bien rococo. Si nous les faisions arriver en automobile?

La police à cheval.
Dressage des chevaux qui amèneront eux-mêmes les Apaches au poste.

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3f50

P. MÉRÉ DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5f
franco en Gare: 5f60c

EMBROCATION MÉRÉ

APPAREILS spéciaux pour l'usage intime de l'homme et de la femme. Envoi six échantillons et Catalogues contre 0.60c. André et Cie, 45, rue Volta, Paris.

Téléph. 215-12 SOYONS PRUDENTS

E. MEZIDON
146, Rue de Rivoli, 146, PARIS
Manufacture d'Appareils pour l'usage intime des deux sexes
Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté
EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTÉRIEURE

DELICIEUSE HUILE D'OLIVE EXPÉDIÉE PAR BIDONS DE 10, 15 ET 20 KILOS
Représentants demandés partout
CARROUCHÉ Frères, à Salon (Bouches-du-Rhône)

SAVON DENTIFRICE VIGIER Le Meilleur Dentifrice Antiseptique Pour l'ENTRETIEN des DENTS, GENCIVES, MUQUEUSES, et ÉVITER les ACCIDENTS de la BOUCHE. — BOITE PORCELAINE, 3 Fr. SAVONS HYGIENIQUES et MÉDICAMENTEUX à tous médicaments: S. au beurre de Cacao; S. Goudron; S. Naphtal soufré; S. à Ichtyol; S. Boraté, etc. — PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS

Automobiles RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

PRENEZ GARDE, Madam
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours de dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 2f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier: *Thyroïdine Bouty.*

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 428 fig.

LE DOCTEUR FONTAN
MÉDECIN-SPÉCIALISTE DES
MALADIES de PEAU
Médaillé de l'Académie de Médecine
Assure la Guérison certaine à tous, même dans les cas ayant résisté à toutes médications
Demandez à M. GABORIT, Phien à Lorient
Déposit. Général, la *Brochure explic. gratis*

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, faub. St-Honoré, PARIS

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

22 Décembre 1904. — N° 328
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

LES COURSES EN SKIS EN NORVÈGE

S'il est un pays où l'emploi du ski est particulièrement en honneur, c'est bien la Norvège. Hommes et femmes se livrent avec ardeur à ce genre de sport et, les longs skis assujettis à leurs pieds, ils aiment à gravir les plus hauts sommets des montagnes tout couverts de neige. Grâce au ski, les ascensionnistes peuvent, en effet, marcher sur la neige aussi facilement qu'un Parisien sur nos boulevards.
(Voir l'article page 1036).

L'ART DE SE DÉFENDRE A BICYCLETTE

Nos modernes « Apaches » ont élevé l'art de dévaliser leur prochain à la hauteur d'une institution, évidemment des moins louables. Rien d'étonnant donc à ce que celui de se défendre par tous les moyens et dans toutes les circonstances possibles se vulgarise également de plus en plus.

Pour sauter à la gorge de l'attaqueur.
Foncer sur lui sans hésiter, puis se soulever sur les pédales, après avoir engagé sa roue avant entre ses jambes.

A L'ENCONTRE de certains photographes qui n'opèrent que chez eux, les malandrins qui exercent la peu recommandable profession qui consiste à dévaliser son prochain, opèrent de tous temps et en tous lieux. En campagne ou dans les grandes villes, en plein jour comme au milieu de la nuit, on est exposé à devenir la victime d'individus qui, s'ils n'en veulent pas toujours à votre vie, tiennent beaucoup à s'assurer votre propriété.

Que vous soyez à pied, à cheval ou en voiture, peu leur importe, dès l'instant où les circonstances sont propices. Et quant aux cyclistes, eux non plus ne sont pas à l'abri, témoin les nombreuses occasions où ils ont eu à souffrir d'agressions, souvent combinées avec une adresse machiavélique. Vous vous rappelez toute une série d'attaques nocturnes dirigées contre de paisibles promeneurs à bicyclette en plein Bois de Boulogne et dont le truc consistait tout simplement à tendre au milieu de la route un fil de fer, obstacle invisible autant qu'imprévu, provoquant la chute du pédaleur et le livrant, presque sans défense, aux agresseurs.

Rentrée du droit dans l'estomac en empêchant l'homme qui attaque d'avancer.

Coup de poing de figure du droit.
Abandonner sa machine en la lançant contre son antagoniste. Frapper au visage ou au creux de l'estomac.

Pourtant, il est bien des circonstances où cette façon de « se défendre » est des plus inefficaces. Voyez, par exemple, ce cycliste qui, désireux sans doute d'admirer quelque ravissant sous-bois, a délaissé la grande route pour suivre un étroit sentier qui serpente sous l'épais feuillage d'arbres, séculaires mais non tutélaires, faut-il croire, puisque l'un des plus respectables dissimule deux individus dont la mine et la tenue indiquent les plus noirs desseins.

Que faire? Il ne faut pas songer à la fuite, du moins immédiate, car l'ennemi barre le sentier en avant et la place manque pour effectuer même le plus savant des virages en arrière. Si notre cycliste marque une hésitation, il est donc certain — en mettant les choses au mieux — de rentrer à pied, dépouillé de tout ce qu'il

Une méthode à éviter.
Mauvaise situation du cycliste qui ne sait pas se servir de sa machine comme instrument de défense.

Maintenir de la main gauche la bicyclette dans sa position naturelle et appuyer le guidon contre l'attaqueur.

En ce cas, il n'y a évidemment qu'à recommander au cycliste la plus excessive prudence, lorsqu'il voyage de nuit, dans des régions désertes, ce qui doit d'ailleurs constituer l'exception, non la règle. Pour la majorité des autres, j'entends d'ici les bons loustics me répondre — et ils n'ont pas tort — que l'art de se défendre à bicyclette consiste surtout à appuyer vigoureusement sur les pédales et à distancer ainsi le ou les malandrins qui s'apprêtent à vous faire un mauvais parti. Si l'on est doué d'un sang-froid et d'une adresse suffisants, on peut, tout en prenant le large, se payer le luxe, tel Jacquelin avec Major-Taylor, d'augmenter la déconvenue des agresseurs d'un pied de nez bien décoché.

Autre manière de paralyser une attaque avec sa bicyclette.
En travaillant les tibias de l'adversaire, soit à coups de pignon, soit simplement avec la jante de la roue arrière.

peut avoir sur lui, et de sa fidèle bicyclette. Mais s'il n'a pas froid aux yeux, il peut encore s'en tirer et pour cela différents moyens restent à sa disposition.

Leur emploi devra naturellement dépendre de la configuration du terrain, ainsi que de la position des acteurs de ce petit drame. Il importe de juger cela d'un coup d'œil, avec la décision et l'énergie qui caractérisent en général l'homme de sport, et de mettre la chose à exécution avec toute la force et la précision dont on est capable. En vous reportant aux clichés qui accompagnent le présent article, vous voyez d'abord le cycliste qui, se trouvant avoir une pompe à portée immédiate de sa main, par exemple dans la poche de son veston, la saisit, se dirige droit sur l'adversaire qui lui barre le chemin, et lui en assène un solide coup en plein front, avant que, surpris par cette brusque contre-attaque, le malandrin ait même songé à se mettre en défense.

Nous avons ensuite le pédaleur qui, n'ayant aucune arme à portée de sa main, se sert de.... sa bicyclette à cet effet. Celui-là fonce droit sur l'agresseur qui ne s'attend pas à semblable manœuvre, et avec toute la vitesse qu'il peut acquérir dans la courte distance qui les sépare, le heurte violemment avec la roue avant de la machine en plein corps, de préférence dans le bas-ventre. Si le coup est bien porté, je vous garantis que l'homme se trouvera hors de combat, au moins pour quelques minutes. Avec la même « parade » je citerai celle qui consiste, au lieu de diriger votre machine sur l'adversaire, à passer à côté de lui, mais très près, en enlevant le pied de la pédale juste au moment où vous êtes à bonne portée pour lui décocher un solide coup de soulier dont la force se trouvera décuplée par la vitesse acquise. Au dernier moment encore, c'est-à-dire en arrivant sur votre agresseur, vous pouvez abandonner votre bicyclette et lui sauter à la gorge, ou bien le frapper en pleine figure d'un formidable coup de poing direct dont l'efficacité profitera également de la vitesse. Il y a là, on le voit, toute une série de coups défensifs qu'on peut varier à l'infini.

Evidemment, si, comme c'est le cas malheureusement trop souvent, vous avez affaire à deux « Apaches », aucun de ces moyens ne vous débarrassera des deux Le résultat est déjà beau, si vous parvenez à égaliser le duel en réduisant de moitié le nombre de vos adversaires. Un homme vaut toujours un homme, et si vous n'êtes pas intimidé par les allures de celui qui vous reste à combattre, il n'y a aucune raison pour que vous ne parveniez point, sinon à vous en rendre maître, du moins à lui échapper, ce qui est en somme le principal.

Il est tout aussi évident que les différentes façons énumérées plus haut de se défendre à bicyclette s'appliquent à des cyclistes adroits et expérimentés dans le maniement de leur machine, et qu'on les voit mal mises en pratique par un homme qui sait à peine se tenir en équilibre sur les deux roues. C'est un des nombreux inconvénients qu'il y a à déambuler à bicyclette sans être passé maître dans l'art de posséder et de diriger parfaitement sa monture.

Et pour finir sur une note plus badine, je recommande aux dames le moyen de se défendre à bicyclette, non contre un Apache mais contre un « suiveur » cycliste par trop empressé. Faites semblant de ne pas vous apercevoir que le fâcheux continue à « coller » à votre roue, et serrez brusquement le frein. L'effet est immédiat ; le trop galant pédaleur viendra buter dans votre roue arrière et une « pelle », dont il se tirera indemne de blessures autres que celle de paraître ridicule, vous en débarrassera sans même que votre équilibre ait été compromis le moins du monde. Et maintenant l'art de se défendre à bicyclette n'a de secret pour personne.

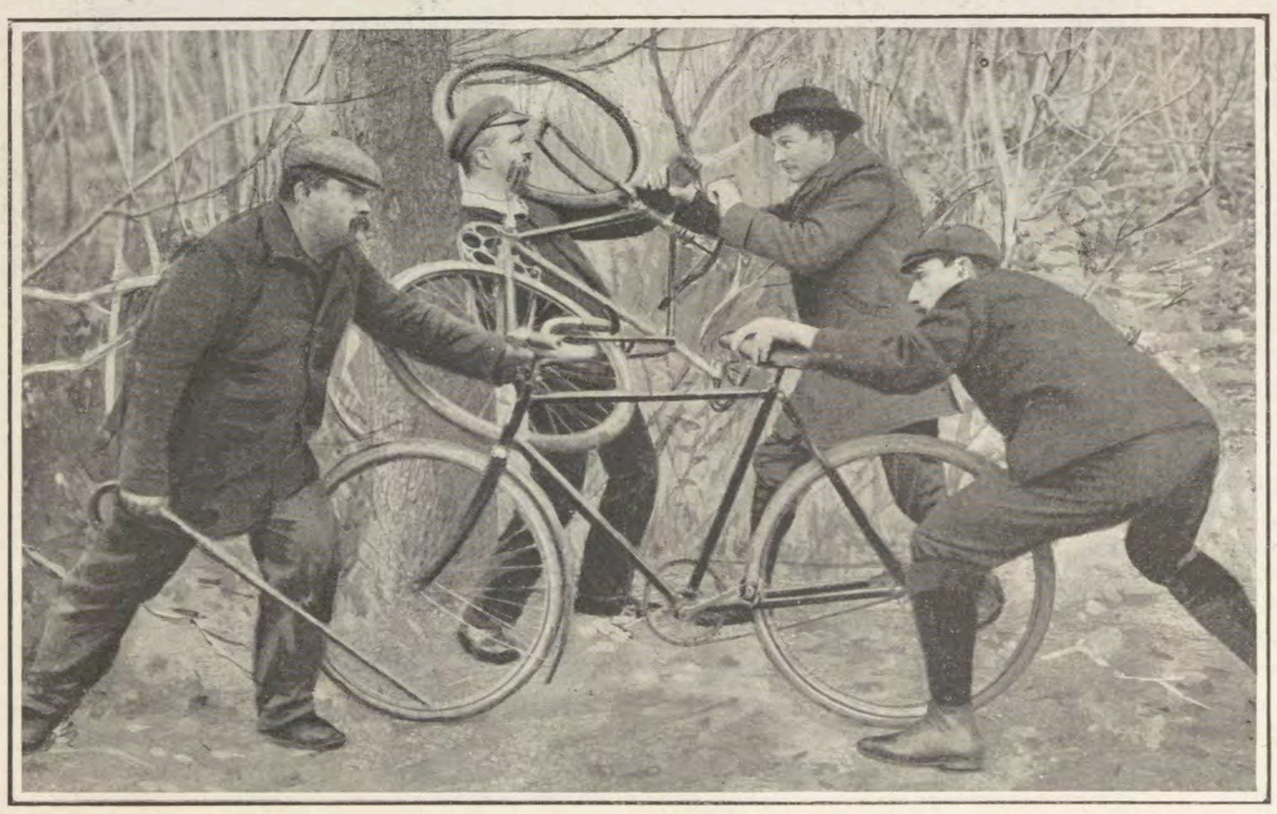
VICTOR BREYER.

Fâcheuse rencontre dans une clairière.

Les cyclistes surpris mettent pied à terre.

Esquisse de coup de poing de figure et rentrée dans l'estomac à coups de guidon.

La bicyclette adroitement maniée est un obstacle mobile qui tient à distance respectueuse le malandrin qui vous attaque.



Prise par le cadre, la bicyclette est une arme terrible pour frapper.

Un coup de pédale dans la mâchoire peut vous sortir d'une situation dangereuse. La bicyclette permet aussi de se tenir hors de portée d'un coup de gourdin en vous laissant le temps de chercher dans votre poche une arme pour vous défendre.

LA CONQUÊTE DE LA NEIGE

Un saut

Hauteur de 10 mètres, largeur de 15 à 18 mètres; on peut franchir, grâce à l'emploi du ski, les distances les plus considérables sans aucun danger, et presque sans fatigue.

Le départ.

Le ski pose bien à plat sur la neige, dans laquelle il s'enfonce à peine. Il importe seulement de savoir bien le placer et ferme, dès le départ.

SAUTER en longueur de folles distances, retomber comme un chat, toujours sur ses pieds, après avoir voltigé un moment dans l'air; ne plus aimer comme air respirable que l'atmosphère glacée de la montagne en hiver; rechercher au lieu du vulgaire « plancher des vaches », solide, confortable, résistant et terrien, la neige toute blanche, molle, froide et pleine d'embûches, puis la vaincre, l'asservir, se jouer des dangers qu'elle présente, l'utiliser pour un plaisir infiniment grand parce que infiniment rude, voilà ce qu'autorise le ski.

Ceux qui ne connaissent point la montagne ne savent pas l'apprécier à sa juste valeur, mais ceux qui l'ont vue, qui y ont grimpé, qui ont tenté d'en conquérir les plus hauts sommets, sachant combien elle est difficile et méchante, capricieuse, bien plus qu'une jolie femme, aiment, en hiver, les longs skis assujettis aux pieds, à aller la conquérir encore. Le soleil ne luit plus, ou brille quelques heures par jour en rayons assombris; il fait froid, il fait gris, il brouillasse, une humidité qui pénétre et vous engourdit.

Alors monter lentement, suivant tout de même les pentes, malgré l'épaisseur de plusieurs mètres de neige qui les couvre; aller reconnaître là-haut, à 2.000 mètres, transformé en paysage désolé, le petit coin où l'été dernier, à l'intérieur d'un chalet enfoui sous les sapins, aujourd'hui disparu sous la couche blanche, on aimait à venir déjeuner ou boire un peu de vin blanc, loin du bruit, loin du monde, quel joli plaisir, quelle source de sensations exquises!

Redescendre ensuite à toute volée, vent debout — en une folle course — la pente qu'on dégringola il y a quelques mois — les genoux brisés — dans un temps dix fois moins long, puis arriver à nouveau dans la vallée, hâlé, rosi, soufflé par la froidure, engourdi par le vent, s'asseoir à la cheminée. en disant : « J'ai froid », s'asseoir à table en disant : « J'ai faim », voilà le plaisir que procure le ski.

La sensation qu'on éprouve à pratiquer ce genre de sport est telle, que tous ceux qui s'y livrent ne veulent plus pratiquer que celui-là.

A. F.

FRANK KRAMER

Le célèbre coureur américain Kramer fera une tournée sportive l'an prochain en Europe. On sait que depuis 1903, date à laquelle son noir rival Major Taylor a cessé de courir dans son pays, Kramer s'est montré invincible. Il a gagné quatre saisons de suite le Championnat d'Amérique et peut se vanter d'avoir acquis une réputation à peu près égale à celle de Zimmerman. Sa visite en Europe constituera donc un événement sportif d'un gros intérêt et qui sera suivi partout avec une vive attention.

Quelques mesures prises chez les Maîtres d'armes

L'un des meilleurs moyens de comparer plusieurs choses a toujours été de les représenter les unes à côté des autres, par des moyens plus ou moins ingénieux. Or, s'il est, chez les escrimeurs, une qualité variable quoique des plus importantes, c'est certainement la fente. Le tableau graphique que nous publions ci-dessous permettra de comparer à la fois la taille, la fente et la distance de touche de nos principaux maîtres.

Lucien Mérignac. Fente de 1 m. 61.

Il est certain qu'en escrime la taille est un grand appoint. De grandes jambes constituent l'une de ces qualités que l'on désigne sous le nom de «moyens». On dit d'un tireur dont on veut faire l'éloge qu'il a de grands moyens ; on se sert de la même expression, du reste, quand on veut « bêcher » et l'on s'exprime alors ainsi sur le tireur doué de grandes jambes : Il n'a pas grand mérite à toucher, il a des moyens si exceptionnels !

Il nous a paru intéressant de dresser un tableau comparatif des moyens de quelques-uns de nos maîtres d'armes et nous leur avons posé les questions suivantes :

1° Quelle est votre taille ?

2° Quelle est la longueur de votre fente comptée d'un mur, auquel le pied gauche (ou droit) serait appuyé, au talon du pied droit (ou gauche), quand vous êtes fendu pour une attaque d'allonge ?

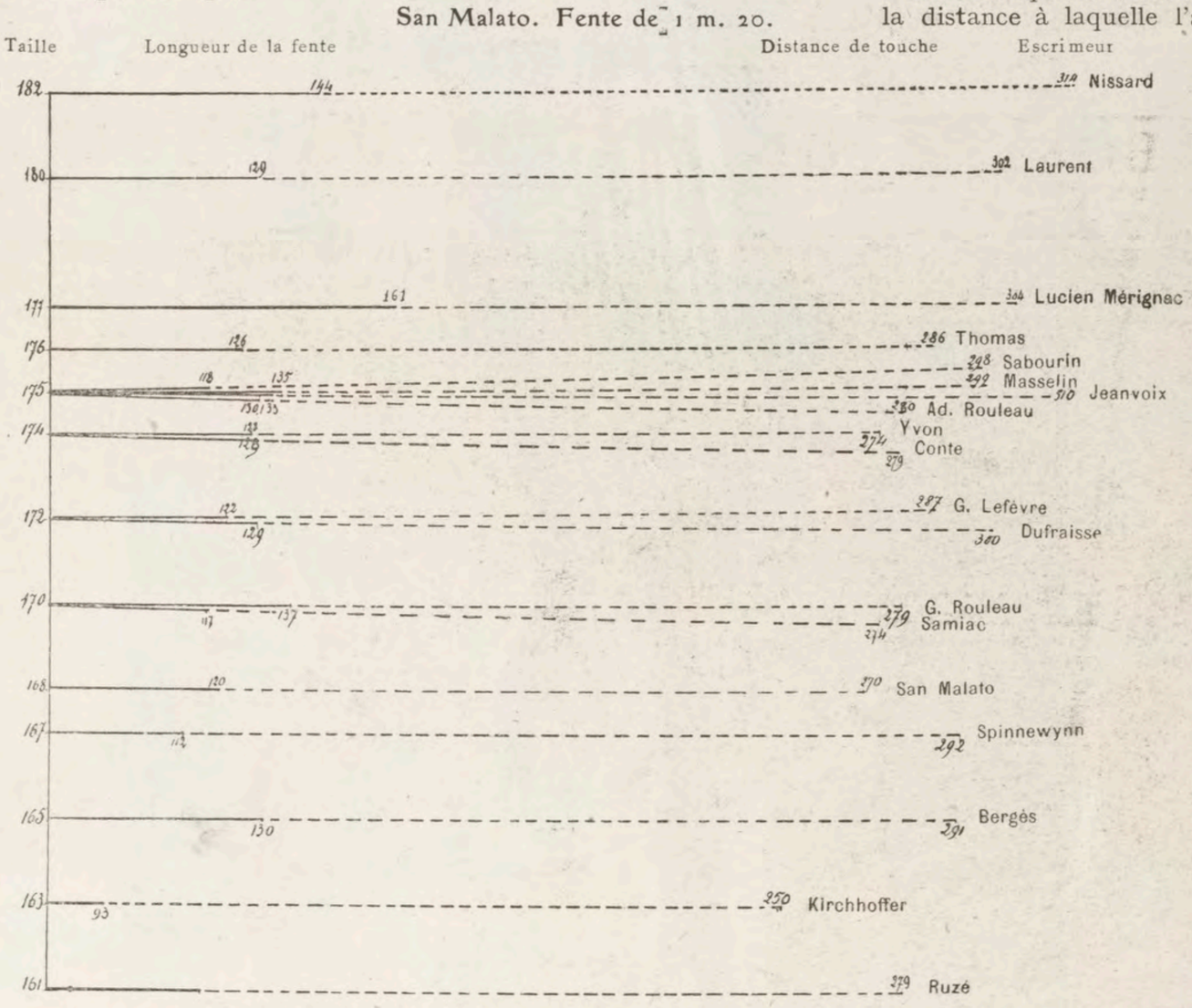
3° Quelle est votre distance de touche, en entendant par ces mots la distance comptée du mur, dans les conditions précédentes, à l'extrémité du bouton du fleuret, en cas d'une attaque d'allonge de pied ferme, le fleuret étant tenu de la façon habituelle à chaque tireur ?

Le résultat de cette petite enquête est représenté par le graphique que nous publions.

Les mesures verticales sont des mesures naturelles auxquelles tout l'entraînement du monde ne saurait rien changer. On est grand ou petit et il faut se contenter d'être ce que l'on est.

La fente représentée par la mesure horizontale en traits pleins dépend exclusivement des jambes. Elle peut varier chez le même tireur suivant que celui-ci force plus ou moins et veut pouvoir se relever plus ou moins facilement. Les mesures figurées ici sont celles prises lorsque le tireur tire « à toucher » avec la quasi-certitude de toucher et sans se préoccuper de pouvoir se relever après une parade qu'il juge ne pas devoir arriver à temps. Enfin, la distance de touche représentée par l'ensemble des lignes horizontales des traits pleins et pointillés dépend à la fois des jambes, du développement du bras et du mouvement en avant du torse. Selon la nature de chaque individu, l'extrême point de touche est obtenu en penchant tout le haut du corps en avant, ou bien en tournant le haut du corps et en lâchant l'épaule.

San Malato. Fente de 1 m. 20.



Graphique indiquant pour chaque escrimeur : 1° la taille ; 2° la longueur de la fente ; 3° la distance de touche, du mur au bouton du fleuret.

On voit que la distance de touche, c'est-à-dire la distance à laquelle l'adversaire doit se trouver pour ne pas être atteint par un coup d'allonge de pied ferme, ne dépend pas seulement de la taille du tireur. On peut constater aussi que celui qui touche le moins loin n'est pas celui qui touche le moins souvent.

De tous les maîtres indiqués, Kirchhoffer, Sabourin et Yvon emploient seuls des lames de fleuret n° 4, les autres se servent de lames n° 5.

La grande majorité use des gardes à oreilles, cependant Kirchhoffer, Jeanvoix et Thomas se servent de fleurets à coquille.

Il est, du reste, probable que nous verrons tous ces maîtres et d'autres encore à l'œuvre dans le grand tournoi de fleuret (professeurs) avec 10.000 francs de prix en espèces, organisé par le Cercle de l'Escrime, M. Adolphe Tavernier et M. Georges Breitmayer et qui se disputera au Cercle de l'Escrime, au printemps prochain.

Nous n'avons pas la prétention d'avoir fait ici un travail complet ; mais « ils sont trop », ceux à qui leur renom-

Spinnewynn. Fente de 1 m. 12.

Ruzé. Fente de 1 m 16.

Jeanvoix. Fente de 1 m 30.

Adolphe Rouleau. Fente de 1 m. 30.

Georges Rouleau. Fente de 1 m. 37.

mée donnait tous les droits pour figurer dans cet article. Nous n'ignorons pas non plus qu'un des facteurs les plus importants de la force d'un tireur est la puissance de sa «détente ». A taille égale, à fente égale, à distance de touche égale ; le tireur « vite » aura un avantage considérable sur le tireur moins rapide. Mais cette qualité dépend de la puissance des muscles et nous n'avons pas trouvé le moyen de la calculer. Livrons ce problème aux méditations de nos lecteurs. Pour nous, nous le croyons insoluble. Tous les chronomètres de la terre, tous les Tampier du monde seront impuissants, je crois, à nous dire exactement la fraction de seconde qui s'écoule entre le moment du départ et le moment de l'arrivée d'un coup droit de Rue, d'un dégagement de Lucien Mérignac, ou d'un coup de Kirchhoffer.

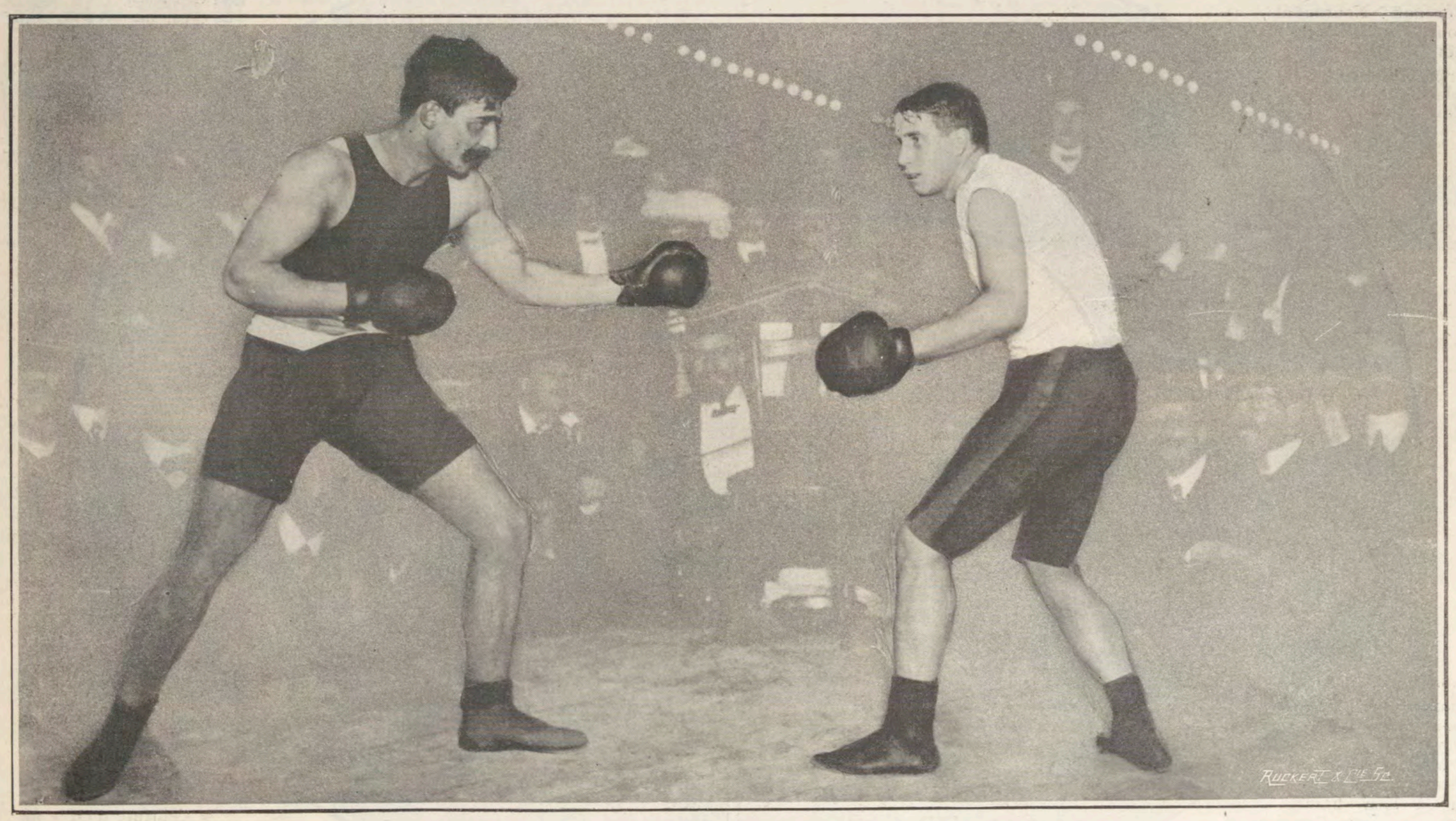
Ce que nous venons de faire, de dire et de montrer pour les principaux maîtres, nous avons l'intention de le dire, de le faire et de le montrer pour les principaux amateurs. Nous leur serons donc reconnaissants de nous envoyer les mesures qui leur sont propres, et si quelque tireur de province, inconnu à Paris, possédait des « moyens » extraordinaires, nous serions heureux qu'il voulût bien nous donner sur lui les renseignements nécessaires pour qu'il puisse figurer dans notre prochain tableau.

LOUIS PERRÉE.

Bergès. Fente de 1 m. 30.

Nissard. Fente de 1 m. 44.

LA BOXE ❦ UN MATCH ANGLO-FRANÇAIS



Sanz, champion français.

Douglas, champion anglais.

L'ASSAUT SANZ-DOUGLAS

Un intéressant match de boxe anglaise mettait aux prises, samedi dernier, à l'Eden, les sept meilleurs amateurs anglais contre sept élèves de la salle Bayle.

Le clou de la soirée a été la rencontre de Sanz (champion de France) et de Douglas (champion d'Angleterre). Dès le premier round, Douglas prend l'avantage et bat facilement le Français.

L'équipe française a été battue par 5 points à 2.

La Ceinture d'Or - Les huit hommes de la Finale

La troisième épreuve dite de la « Ceinture d'Or » prend fin cette semaine. Bien qu'à l'heure actuelle, le vainqueur ne soit pas encore officiellement connu, on peut affirmer que Pons sortira victorieux de cette compétition qui n'aura pas duré, suivant l'habitude, moins d'un mois et demi.

La troisième « Ceinture d'Or » — c'est la même que la première, mais elle revient sur le tapis pour la troisième fois — aura servi tout au moins à nous montrer des Turcs inédits.

Sans vouloir diminuer la qualité de ceux qui ont été présentés, nous inclinons à croire qu'il y a une et même plusieurs classes de différence entre eux et leurs compatiotes qui s'exhibaient à Paris, il y a six ou sept ans. Doublier, qui les avait ramenés de Constantinople, avait vraiment conduit à Paris le dessus du panier.

Nous avons vu, à cette époque, ce qu'il y avait de mieux dans le genre : Yousouff, Nouroullah, Court-Déréli, Mehmet.

Aglezi-Atélich est le seul qui n'ait pas voulu passer la frontière.

Madrali-Ahmed n'a pas donné, à mon humble avis, ce que l'on attendait de lui. L'accident qui lui est arrivé au cours d'une rencontre avec Hackenschmidt, en Angleterre — un bras cassé — a dû certainement le handicaper. En tout cas, il ne nous a pas paru l'homme que l'on prétend opposer à Adali-Halil.

Il est trop froid pour un Turc. Jeudi dernier, par exemple — chose que le public n'a pas paru voir — il a tiré la « bourre » avec Siegfried.

Il y avait de vieilles raisons pour que les deux hommes ne se fissent pas de concessions mutuelles. La lutte n'a pas donné, en intérêt, ce qu'elle promettait.

Redjeb-Pengal, obscur inconnu, laissera au contraire une excellente impression. Détail particulier, si on ne l'a pas remarqué, c'est un roublard. Il est malin comme un singe. C'est un lutteur qui ne laisse rien à l'imprévu et sait profiter de toutes les occasions.

Raoul le Boucher a soutenu une série de rencontres desquelles il est sorti victorieux. Affiné un peu, après une tournée dans l'Amérique du Sud, il a perdu un peu de la lourdeur qui menaçait de lui être nuisible. Il n'y aurait pas d'homme pour le tomber peut-être, s'il voulait s'observer un peu plus.

Deriaz, un champion des poids et des haltères, a réussi à se maintenir dans les huit hommes de la finale.

Après une victoire retentissante sur Madrali-Ahmed — victoire qui a un peu surpris — il a dû baisser pavillon lorsqu'il s'est rencontré pour la seconde fois avec l'homme dont il avait précédemment triomphé.

Antonich faisait partie du team qui a parcouru l'Amérique du Sud l'année dernière. Il s'est ressenti de cette campagne pendant la « Ceinture d'Or », il n'y a donc pas lieu de tenir pour exactes certaines rencontres qu'il a soutenues avec désavantage.

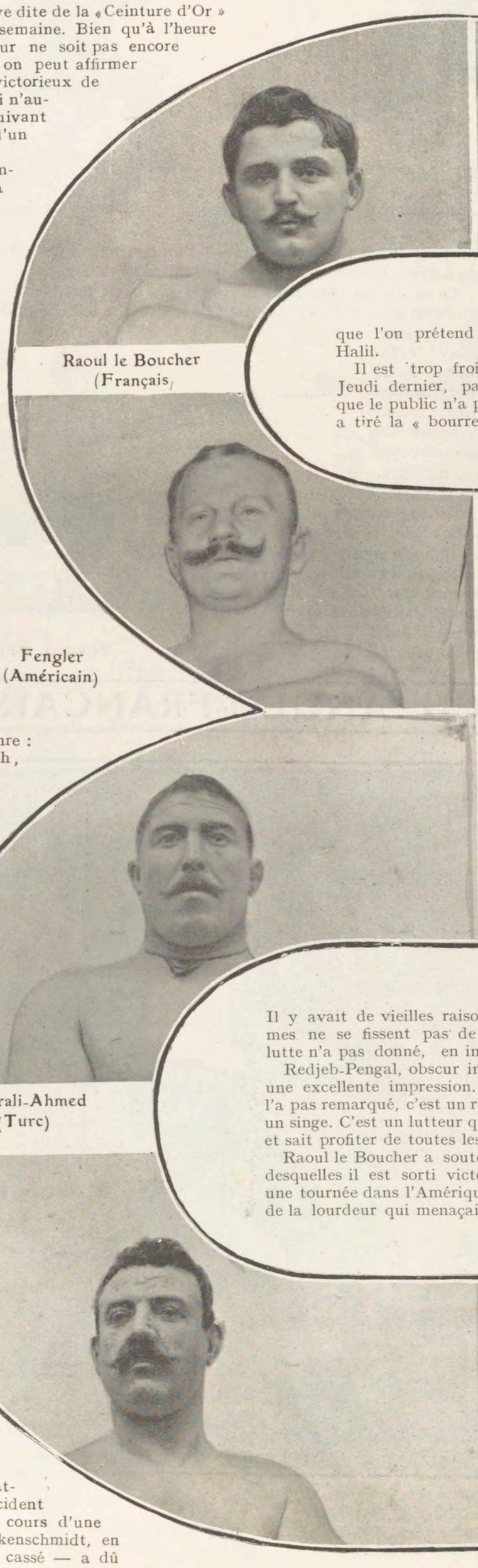
Siegfried était inconnu en France avant le tournoi qui vient de se terminer. Il avait beaucoup lutté en Angleterre sous la direction de Pierri.

C'est un lutteur calme et froid, très musclé et très bel athlète.

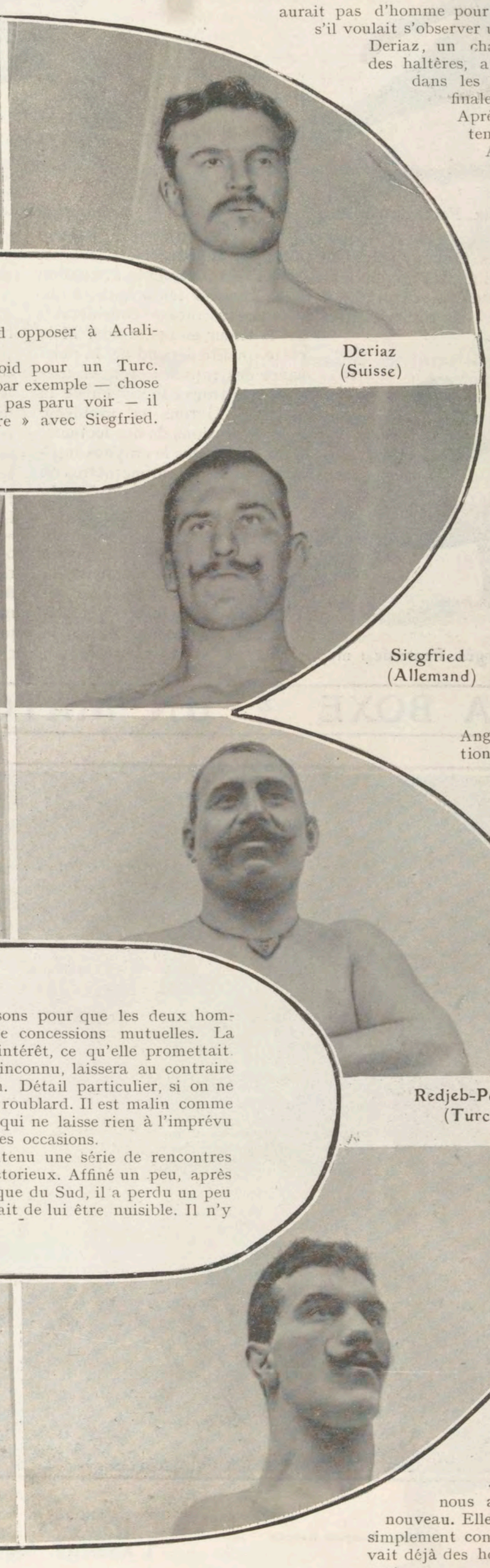
Il lutte comme beaucoup de poids lourds, exclusivement en force.

En somme, la « Ceinture d'Or » ne nous aura rien appris de nouveau. Elle aura purement et simplement confirmé ce que l'on savait déjà des hommes qui y ont pris part.

FIORAVANTI.



Raoul le Boucher (Français)



Deriaz (Suisse)

Fengler (Américain)

Siegfried (Allemand)

Madrali-Ahmed (Turc)

Redjeb-Pengal (Turc)

Paul Pons (Français)

Antonich (Autrichien)

Une course de galères à Sidon (x^e siècle av. J.-C.)
Devant les remparts couverts de spectateurs, les galères sidoniennes se livraient à des courses acharnées dont le vainqueur recevait comme prix une couronne d'or, et où les vaincus trouvaient parfois, dans les flots, une mort glorieuse.

AUTREFOIS

PAR PIERRE LOUŸS

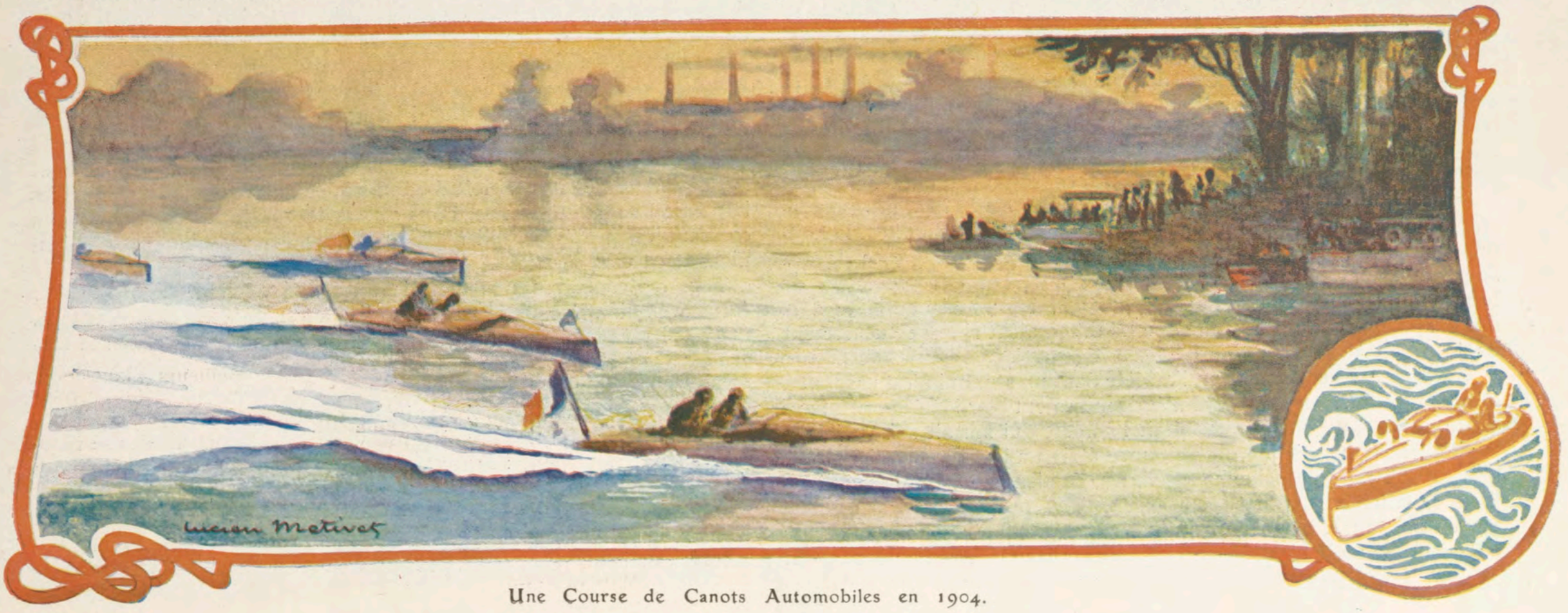
LA *Vie au Grand Air*, c'est, en d'autres termes, la Vie à la Grecque. Les anciens ne connaissaient ni le Salon ni le Cercle, et bien qu'ils eussent élevé au rang des déesses la personnification du foyer, ils se trouvaient bien partout, excepté chez eux.

Leurs lieux de réunion, cela est assez connu. étaient des places publiques, généralement voisines de portiques ou colonnades où l'on se réfugiait en cas de pluie. Même dans les maisons particulières, il n'y avait pas de pièce destinée aux réceptions, à part la salle à manger. Ce qui est pour nous le fumoir, ou ce qui était pour nos pères la bibliothèque, n'a pas d'équivalent dans l'antiquité. On recevait ses amis dans l'atrium, c'est-à-dire presque en plein air, ou plus souvent encore au jardin, entre les arbres et les statues.

Ainsi, pas de représentations privées, hors quelques danses ou pantomimes devant un festin ; peu ou point de jeux dans l'appartement ; aucun prétexte pour réunir les éléments de ce qu'on appelle aujourd'hui une « matinée » ou une « soirée ».

Cependant, l'homme a besoin de distractions et les Grecs goûtaient comme nous ces plaisirs en commun qui sont une des nécessités de la vie ; mais ils les prenaient au dehors, et comme les spectacles au grand soleil s'accommodent des proportions les plus variées, ils étaient quatre autour d'un flûtiste, cent mille autour d'un discobole. Telles étaient leurs « matinées ».

Il est singulier que, dans notre langue où les inventions les plus modernes portent des noms grecs, nous ayons pris un mot anglais pour désigner ce qui est essentiellement hellénique : le Sport.



Une Course de Canots Automobiles en 1904.

Une course d'hoplites à Olympie.

Les courses militaires figuraient au programme de la troisième journée des Jeux Olympiques. Dans l'une des épreuves, les concurrents étaient sans armes et nus ; dans une autre, ils portaient le casque, la cuirasse, les cnémides et étaient armés de la lance, du javelot ou du glaive.

L'*athlétique* (ainsi le nommait-on) était jadis un des Beaux-Arts, et non le moindre. On élevait des statues aux athlètes vivants. Ils étaient comblés d'honneurs et de richesses, non par des entrepreneurs de spectacles, mais par l'Etat et la Cité. Si nous suivions scrupuleusement la tradition antique en matière de goût, on enseignerait la gymnastique à la Villa Médicis, et qui sait si les quatre arts ne trouveraient pas un réel profit à considérer ce nouveau venu ?

L'athlète, en effet, et sans paradoxe, est un artiste. Il modèle son corps comme le chanteur forme sa voix. Il est sa propre statue.

Lui seul, a reçu le don des attitudes souples et droites, des mouvements puissants et doux. Lui seul, réalise ce tour de force qui est la légèreté dans l'énergie. Notre admiration pour l'artiste augmente devant l'aisance incompréhensible avec laquelle il résout des problèmes de beauté qui seraient, pour nous, extraordinaires ; mais l'athlète a le même secret. Méditons la gloire que lui décernaient si respectueusement les Athéniens.

A vrai dire, ils comprenaient l'athlète dans un sens qui n'est pas tout à fait le nôtre. Détenir un record n'était nullement leur idéal sportif. Sans doute, le vainqueur au javelot était l'homme qui lançait son projectile le plus loin et le vainqueur à la course était toujours le premier ; mais tout au contraire de nous, les Grecs n'estimaient qu'à demi les spécialistes de la force. L'athlète, pour eux, était l'être invincible par quelque moyen que ce fût. Ils auraient hué un coureur, si les muscles de ses bras n'avaient été aussi robustes que ceux de ses jarrets, et si, au lendemain de sa victoire, le premier venu parmi les lutteurs eût pu lui faire toucher les épaules. Aussi, en disant que le Sport est essentiellement hellénique, je ne prétends pas que Périclès eût été saisi d'admiration à l'aspect d'un de nos jockeys. Les Grecs ne séparaient pas à ce point l'idée Force et l'idée Beauté. Ils pensaient que les peintres et les sculpteurs cherchent le Beau à leur manière, et que les athlètes le réalisent en eux-mêmes : leur Esthétique admettait donc parmi les arts l'exercice physique ; mais ici, elle ne pouvait distinguer l'homme de l'œuvre, puisque le résultat du sport est le développement du sportsman : c'est pourquoi elle formait l'athlète selon les mêmes lois d'harmonie et de proportion que Phidias imposait à ses cavaliers nus. Dans ce but, ils avaient institué le fameux concours du pentathle, qui n'était pas autre chose qu'un vaste championnat en cinq manches.

Tous les concurrents se mettaient d'abord en ligne pour le *saut :* épreuve éliminatoire pour laquelle l'espace à franchir était réglé d'avance. Ceux qui réussissaient prenaient part à un deuxième concours : le lancement du *javelot*, et cette fois les quatre meilleurs « lanciers » étaient seuls retenus pour les épreuves suivantes. La *course* éliminait le quatrième concurrent. Le *disque* éliminait le troisième...

Comme on le voit, les premières épreuves et les demi-finales se répétaient symétriquement : le saut et la course prouvant la vigueur des jambes, le javelot et le disque celle des bras.

Les deux vainqueurs s'avançaient alors l'un vers l'autre et entraient en *lutte*, corps à corps.

Mais tandis que chez nous, et chez les Turcs et chez les Japonais, les

lutteurs sont des colosses obèses qui écrasent l'adversaire sous leur masse, jamais, chez les Grecs, un lutteur de foire n'eût été admis aux Jeux Olympiques. L'épreuve du saut l'eût écarté dès le début. Est-ce à dire que les plus agiles étaient seuls admis à lutter ? Non pas. La course à pied ne départageait que les vainqueurs du saut et du javelot : épreuves de force par excellence. Les deux derniers concurrents étaient donc les plus agiles parmi les plus vigoureux : c'étaient des athlètes complets. On ne saurait trop admirer avec quelle intelligence étaient graduées les séries du « Grand Prix » antique. Le triomphateur de la finale était digne d'avoir sa statue dans le bois sacré d'Olympie, car on pouvait dire de lui à coup sûr qu'il était le premier guerrier de la Grèce.

Par la suite, ces jeux admirables dégénérèrent. Athènes avait tous les ans des courses de chars et de cavaliers à l'époque des Panathénées. Olympie à son tour eut un hippodrome célèbre. Quand Rome et Byzance recueillirent la succession d'Hellas à la tête des peuples, le Cirque finit par absorber en lui tous les jeux et toutes les fêtes. Les chars des cochers hurlants chassèrent les athlètes de l'arène.

Dès lors, il serait puéril de le nier, le sport antique devient moins intéressant pour nous, d'abord parce qu'il rappelle de loin les courses auxquelles nous sommes habitués, ensuite parce que, sur un pareil terrain, nous n'avons rien à lui envier. De nombreux documents figurés nous apprennent que la haute école était connue des anciens dans toutes ses subtilités ; mais il n'est pas vrai qu'à Rome les courses, attelées ou non, aient jamais égalé la perfection des nôtres. Celles-là étaient des cohues galopantes, mal réglées, presque barbares, — dignes, en un mot, de cette longue décadence artistique où Rome fit sombrer l'héritage athénien. On y courait la charge, comme en guerre. Nulle discipline entre les conducteurs. Il fallait arriver à tout prix, fût-ce en crevant ses chevaux ou en versant le char du rival. Plaisirs de sauvages, que Longchamps ou Vincennes laissent loin derrière eux.

Reposons-nous plutôt devant la magnifique image qui était l'idéal de l'athlétique grecque. Notre sport gagnerait à s'inspirer d'elle. Nos coureurs, attirés par l'appât des prix, s'entraînent constamment au même exercice. Ils deviennent semblables à des ténors qui donneraient sans cesse l'*ut* de poitrine et qui ne sauraient pas chanter « Au clair de la Lune » dans le médium.

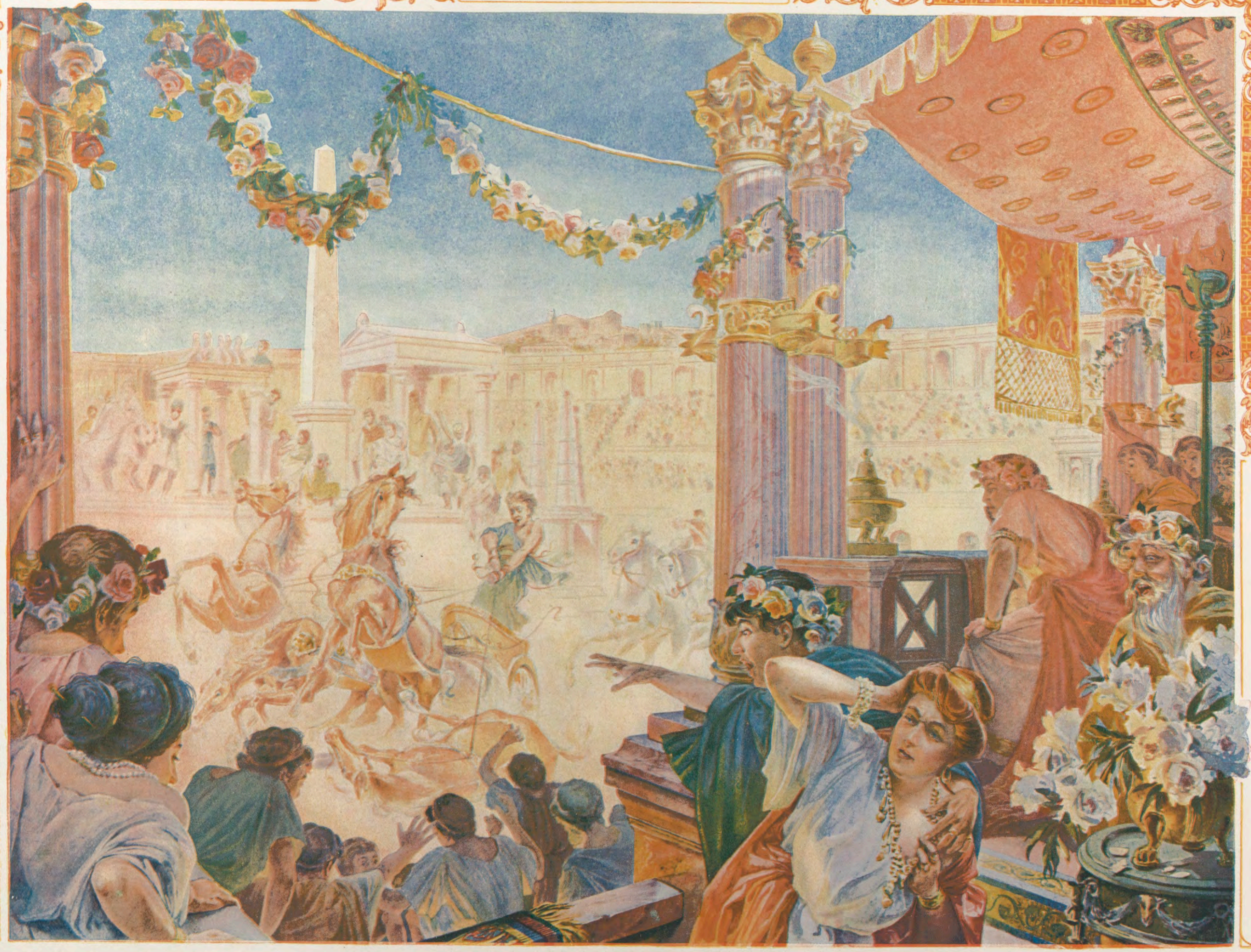
Le sport ainsi compris est tout le contraire d'un art.

Puisque nous avons en France des sociétés puissantes qui règlent à leur gré l'ordre des fêtes et la nature des récompenses, pourquoi ne s'uniraient-elles pas pour offrir le plus grand prix de l'année au champion général des « cinq arts athlétiques » ? Je sais qu'on a tenté l'expérience dans notre pays et que les premiers résultats n'ont pas été satisfaisants. Ils ne pouvaient l'être si tôt. On ne réforme pas ainsi l'entraînement de toute une génération. A une formule nouvelle, il faut des hommes nouveaux. Ceux-ci viendraient en foule s'ils étaient prévenus que leurs efforts dussent être récompensés plus que ceux de leurs rivaux spécialistes. Il semble bien que ce soit surtout une question d'argent. Créons l'émulation par la prime et nous aurons, peu à peu, un concours national annuel qui, sans éclipser les autres réunions sportives, tiendra néanmoins parmi elles le premier rang, et le plus digne. C'est en formant des athlètes complets que nous servirons le mieux le développement de la vigueur adolescente et l'intérêt supérieur de la beauté française.

PIERRE LOUŸS.

Le Cross militaire de la *Vie au Grand Air*.

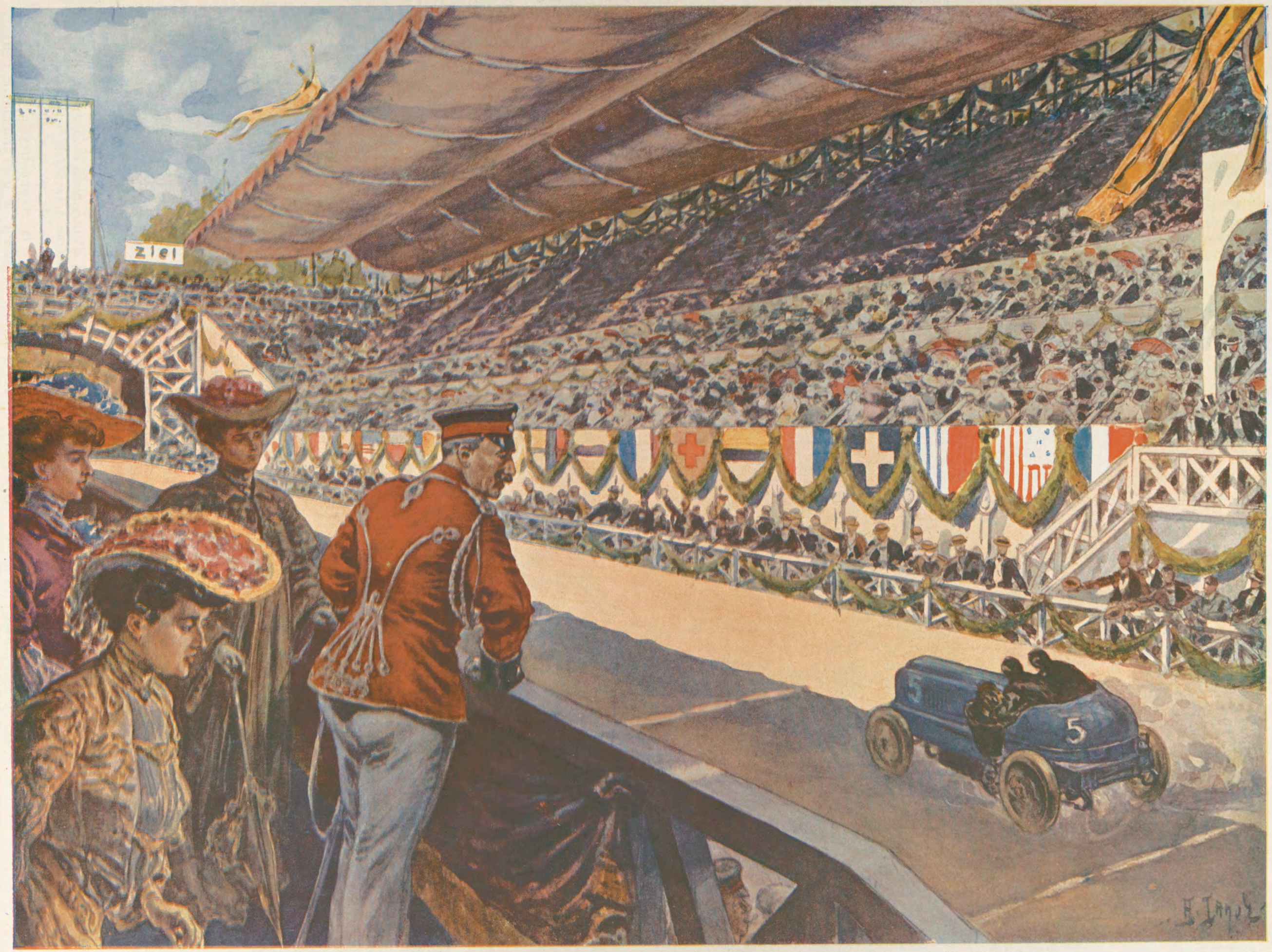
Ce n'est que depuis quelques années, en France, que les sports furent introduits dans l'armée, où ils prirent un rapide développement. Il n'y a, pour ainsi dire, pas de régiment où le football, la course à pied, et les différents sports athlétiques ne soient pratiqués. La plus importante épreuve réservée à l'armée est le Championnat militaire de Cross Country, organisé par la Vie au Grand Air, *et qui se dispute chaque année au printemps, dans le Parc de Saint-Cloud.*



LES DEUX EMPEREURS. — NÉRON AU GRAND CIRQUE (60 ans av. J.-C.)

V. LORANT-HEILBRONN

Parmi les nombreux spectacles dont se composaient les jeux du cirque, les courses de chars étaient peut-être l'un des plus passionnants. Les chars, attelés de quatre vigoureux chevaux, faisaient sept fois le tour de l'arène, tournant autour de bornes placées à chacune des deux extrémités. Sous le règne de Néron, la loge impériale au Circus Maximus restait rarement inoccupée. L'empereur suivait avec assiduité la lutte des chars, sans que sur son masque impassible on pût se rendre compte s'il portait réellement de l'intérêt aux rivalités des blancs et des verts.



LES DEUX EMPEREURS. — GUILLAUME II A LA COUPE GORDON-BENNETT (1904)

L'empereur d'Allemagne suit avec le plus grand soin les progrès de l'industrie automobile, dans laquelle il voit, pour l'Allemagne, une nouvelle source de richesses et de débouchés. Lorsque, à la suite de la victoire des Mercédès dans la Coupe Gordon-Bennett en Irlande, l'organisation de l'épreuve en 1904 revint à l'Allemagne, Guillaume II en surveilla lui-même les préparatifs et les tribunes de l'arrivée furent construites sur ses indications. L'empereur assista à la course de bout en bout, ne ménageant pas ses félicitations au vainqueur, notre champion Théry.

Un tournoi au XVIe siècle.

Du IXe au XVIe siècle, les tournois furent un des divertissements favoris de la noblesse. L'accident de Henri II, tué en 1559, par le comte de Montgomery, marqua leur décadence.

Aujourd'hui

PAR

HUGUES LEROUX

ENTRE les sports d'autrefois et les sports d'aujourd'hui, il y a ce lien essentiel : vers un but qui n'a pas varié, ils tendent toutes les énergies de l'homme. Et ce but, quel est-il ?

On nous apprend au collège que les formes du « Temps » et de l' « Espace » sont les conditions mêmes de notre vie humaine. C'est dans le temps que notre pensée évolue. C'est dans l'espace que notre corps se meut. Or, qu'est-ce qu'un « sportsman », qu'il soit assis au gouvernail d'une trirème ou à la barre d'un canot automobile, — qu'il coure de Marathon à l'Agora, ou sur la piste d'un cross-country, — qu'il monte un char dans le Cirque de Néron ou une Richard-Brasier dans l'épreuve de la Coupe Gordon-Bennett ?

C'est un révolté qui, lui, n'accepte pas sans combat le joug du Temps et de l'Espace, mais qui les joue l'un contre l'autre, qui les contraint à se dévorer l'un l'autre, et qui, une seconde, dans la poussière ou dans l'écume de leur défaite, apparaît avec une figure de demi-dieu.

En quels termes, mon cher Pierre Louys, croyez-vous que le bon Horace aurait célébré le glorieux Védrine couvrant avec son « Mercédès » plus de 40 kilomètres de mer en une heure ? Lui qui parlait de la « triple cuirasse d'airain » dont les dieux enveloppèrent le cœur du premier monteur de galère! Qu'aurait-il dit, devant cette flèche irrésistible, qui avec soi emporte l'archer, et qui, à travers le gouffre et la vague, sans défaillance, va toucher son but, au delà de l'extrême horizon ?

Est-ce parce que je suis un enfant de la mer, sorti de la barque normande des Vikings, élevé par des armateurs dans l'amour des navires, que ce triomphe du canot-joujou sur la mer incommensurable m'a plus ému — je vous en demande pardon, Théry, Rougier, Salleron, Jénatzy, héros de la route ! — que toutes les prouesses de l'automobilisme terrien ? Nul d'entre nous n'est étranger à ces réflexions : l'homme a si profondément transformé la face de la terre, — au moins sur toute l'étendue de notre vieille Europe, — que ses habitants d'autrefois ne la reconnaîtraient point. La chaussée a dompté les caprices du sol ; le pont franchit le fleuve, relie les plateaux par-dessus la vallée. Mais la mer n'a changé ni sa figure, ni ses mœurs, ni ses fureurs. Elle est toujours la mer

Le Polo au Bois de Boulogne.
Originaire de l'Inde où il remonte à la plus haute antiquité, le polo est une des plus élégantes manifestations du sport, une aussi des plus coûteuses.

dont le vieil Eschyle louait, un jour, « l'innombrable sourire », tandis que Virgile la montrait, le lendemain, creusée jusqu'aux abîmes, entre Scylla et Charybde. Ce n'est pas une bête châtrée, domestiquée, que l'homme moderne prétend chevaucher avec son engin nouveau. C'est le coursier même de Neptune, l'élément primitif et intact. C'est pourquoi la victoire que nous venons de gagner sur lui a je ne sais quel attrait de vertige, quel parfum plus capiteux que les autres et qui, chez le sportsman d'aujourd'hui, provoque un enivrement d'orgueil.

D'ailleurs, en dehors de cette légitime fierté, ce sont des joies délicieuses et neuves qui vont se révéler à nos sens. Le coup de nageoire de la truite est mis à la disposition de nos plaisirs. Nous allons découvrir le monde mystérieux du fleuve. Dès aujourd'hui nous pouvons descendre la rivière avec la sensation exquise de glisser, suspendus entre deux abîmes, entre le ciel qui se déploie au-dessus de nos têtes, et l'autre ciel qui apparaît au fond des eaux Les douceurs de la gondole sortent de la lagune vénitienne. Au fil de la Seine on salue des villes, des forêts, des prairies, rapprochées par la rapidité du voyage, comme les palais et les terrasses verdoyantes du Grand Canal.

Mais qu'apercevons-nous, s'il vous plaît, du banc de notre « cruiser », là-haut, entre les arbres de Saint-Cloud ?

Alertes comme des daims, des jeunes gens courent. On crie, on acclame un nom, on le jette en l'air, en fusée ; il retombe sur le fleuve en pluie d'étoiles : Vive Ragueneau! Vive le vainqueur du Championnat militaire de Cross-Country de la *Vie au Grand Air!*

Comment s'étonner que, de sa tribune de la Saalburg, l'empereur Guillaume ait vu, avec un serrement de cœur, arriver victorieuse cette voiture qui, grâce à l'ingénieur Brasier, et au conducteur Théry, prouvait les supériorités de l'industrie et de l'énergie françaises ?

A la domination naturelle du génie, qui, de tout temps, s'est imposé au monde, s'ajoute aujourd'hui une autre puissance : la machine. Bien au delà des forces additionnées de l'homme et de la bête, elle étend les effets de l'énergie humaine. Or, ce sont justement ces deux puissances unies, accouplées comme le corps et l'âme, qui, au mois de juin dernier, sous les yeux de l'univers ont triomphé dans l'épreuve de la Coupe Gordon-Bennett.

— Voilà l'impérial outil! se serait écrié le Kaiser au moment où sous ses yeux Théry passait comme un éclair.

— Royal autant qu'impérial! répond Victor-Emmanuel III, qui est, lui aussi, un fervent de l'automobile.

L'automobilisme nous a fait connaître la France. La merveilleuse France des routes : celle de l'histoire, des châteaux, des cathédrales, des vieux ponts, des beaux fleuves, des canaux, de la chênaie, du champ de blé, de la montagnette, du vin de pays, de la cuisine campagnarde. Il a réveillé de sa léthargie la France provinciale. Il a apporté dans l'auberge l'hygiène que la routine populaire n'aurait jamais soupçonnée. Il a rapproché l'homme du monde, les classes dirigeantes, de l'ouvrier. Du plus intelligent de tous peut-être : le mécanicien. Ainsi, cette grande force moderne a emporté dans son tourbillon des préjugés d'ignorance et des préjugés de classe. Elle a renouvelé l'air qui s'alourdissait entre le sol et le ciel de la chère France, comme dans une maison trop longtemps close...

Il fallait s'attendre à ce que les prouesses du monteur de machine donnassent au sportsman qui se contente d'emprisonner un animal entre ses genoux le goût de compliquer son effort. Le joueur de polo a le droit de dire que son plaisir, les difficultés qu'il doit vaincre, les supériorités qu'il acquiert dans son entraînement ne le cèdent à nuls autres.

Je regrette que des torrents africains démontés aient noyé, avec mes mulets de bât, les caisses qui, au mois de juillet dernier, enfermaient mes photographies. Sous les yeux des lecteurs de la *Vie au Grand Air*, j'aurais pu mettre notre champ de polo d'Addis-Ababa, installé à 3.000 mètres en l'air, sur le faîte d'une montagne éthiopienne. Ils auraient vu galoper, en guise de poneys, les chevaux gallas, les étalons arabes de la légation d'Angleterre. Ils auraient ri d'apercevoir comme spectateurs de ces joutes, non plus les belles dames que leurs victorias attendent le long de l'Avenue des Acacias, mais une merveilleuse foule de soldats du Négus, de nègres nilotiques, d'Arméniens, de Grecs, de Nubiens, d'Hindous, sans compter les arrière-petites-filles de la Reine de Saba et des marmots tout nus.

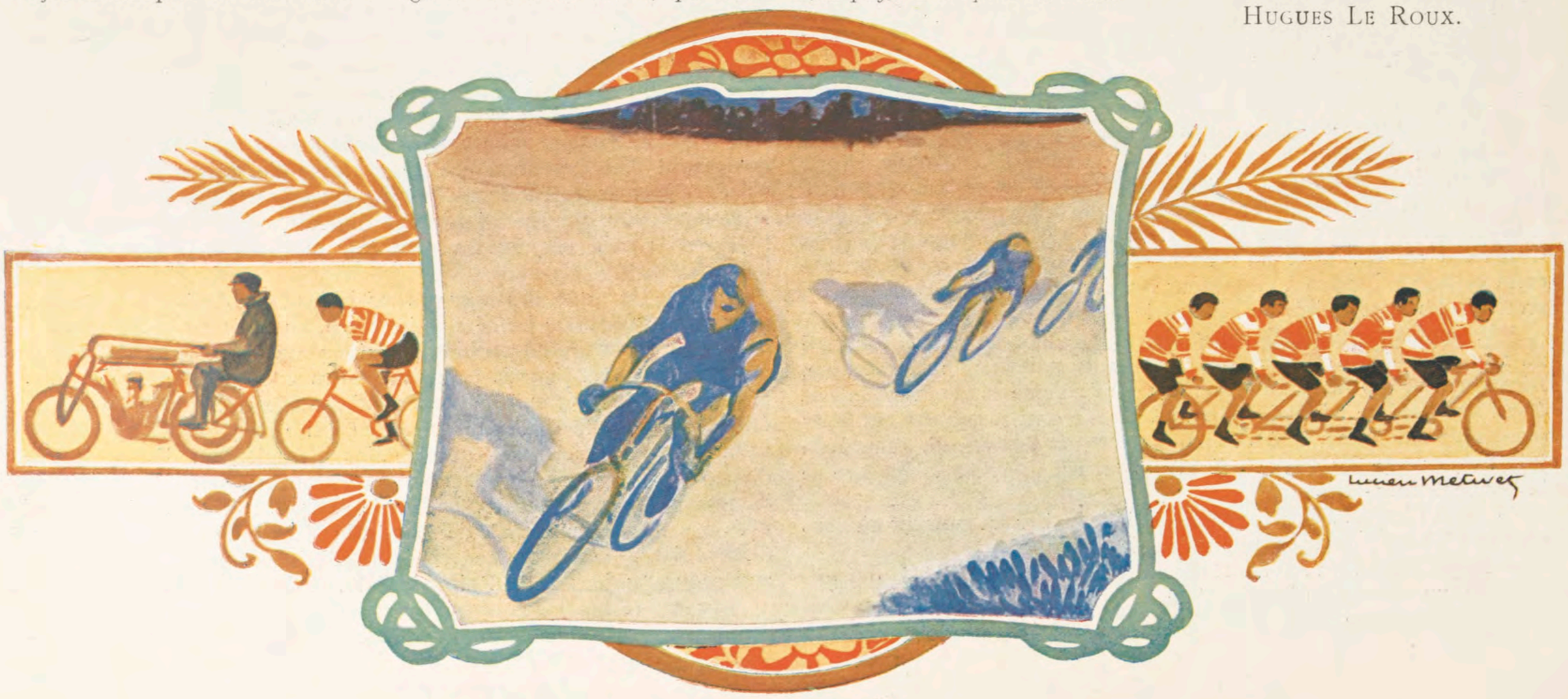
Mais voilà! Les torrents d'Abyssinie emportent encore les mulets de caravane entre deux eaux ; la piste, partout interrompue, retourne-

Les brouettes à pedales en Chine.

On retrouve dans la civilisation chinoise, sous la forme embryonnaire, la plupart des inventions modernes. La brouette à voile et à leviers est peut-être l'ancêtre de la bicyclette.

rait encore les automobiles avec leurs quatre roues dans l'air. Ce flanc d'Afrique n'est même pas encore ouvert à ta silencieuse promenade, ô petite bicyclette, dont il faut évoquer l'ombre légère, sur la fin de cette revue de nos sports modernes. Tu n'es plus l'enfant gâtée de la mode. Déjà, aux yeux de quelques-uns, tu dates comme un objet archaïque. Ce sont là des ingrats ! Et nous autres, qui nous souvenons, nous te saluons à ton passage, car c'est bien toi qui as réveillé le goût de l'homme français pour les sports de plein air. Tu as été l'outil d'affranchissement pour un million d'êtres. Grâce à toi, ils ont connu la campagne. Tu t'es fait un lien de vitesse entre l'ouvrier et son travail. Ainsi tu demeures cette formule de plaisir et de sage philosophie qui est française entre toutes : un vrai bonheur payé à un prix modeste.

HUGUES LE ROUX.



L. MÉRIGNAC

CONR

PAUL PONS

WALTHOUR

S

J.-J. JEFFRIES

SHRUBB

THÉRY

TERN

D. O. Widhopff

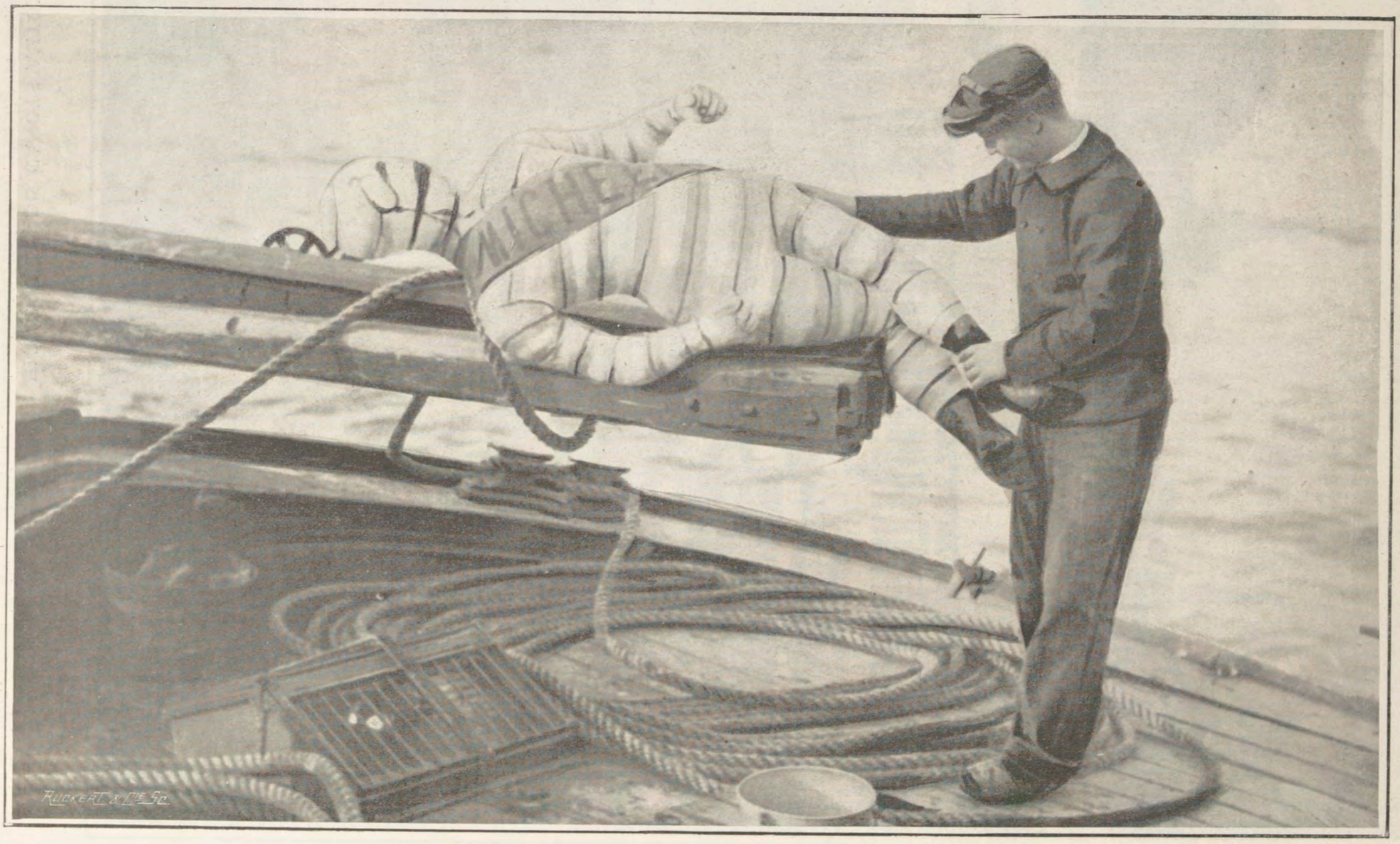
Trèfle-à-Quatre. *N'a-pas-pied* *Hotchkiss.*

UNE COURSE DE CANOTS AUTOMOBILES A PARIS — LA COUPE DU SALON

*La Coupe du Salon, la première épreuve réservée aux canots automobiles dans Paris, s'est disputée dimanche dernier devant cent mille Parisiens. C'est résumer toute l'importance et toute la portée de cette épreuve qu'avait organisée notre confrère l'*Auto. *Les départs étaient donnés devant les Serres de la Ville de Paris, où sont exposés cette année les canots automobiles. La victoire est revenue au canot le plus rapide, le* Hotchkiss, *déjà vainqueur de la Coupe Gaston-Menier et de la Coupe de Lucerne. Il était barré par Henry Fournier. Dans la catégorie cruisers, le* Dietrich III, *barré par Pérignon, le glorieux conducteur de Monaco, s'est adjugé la première place.*

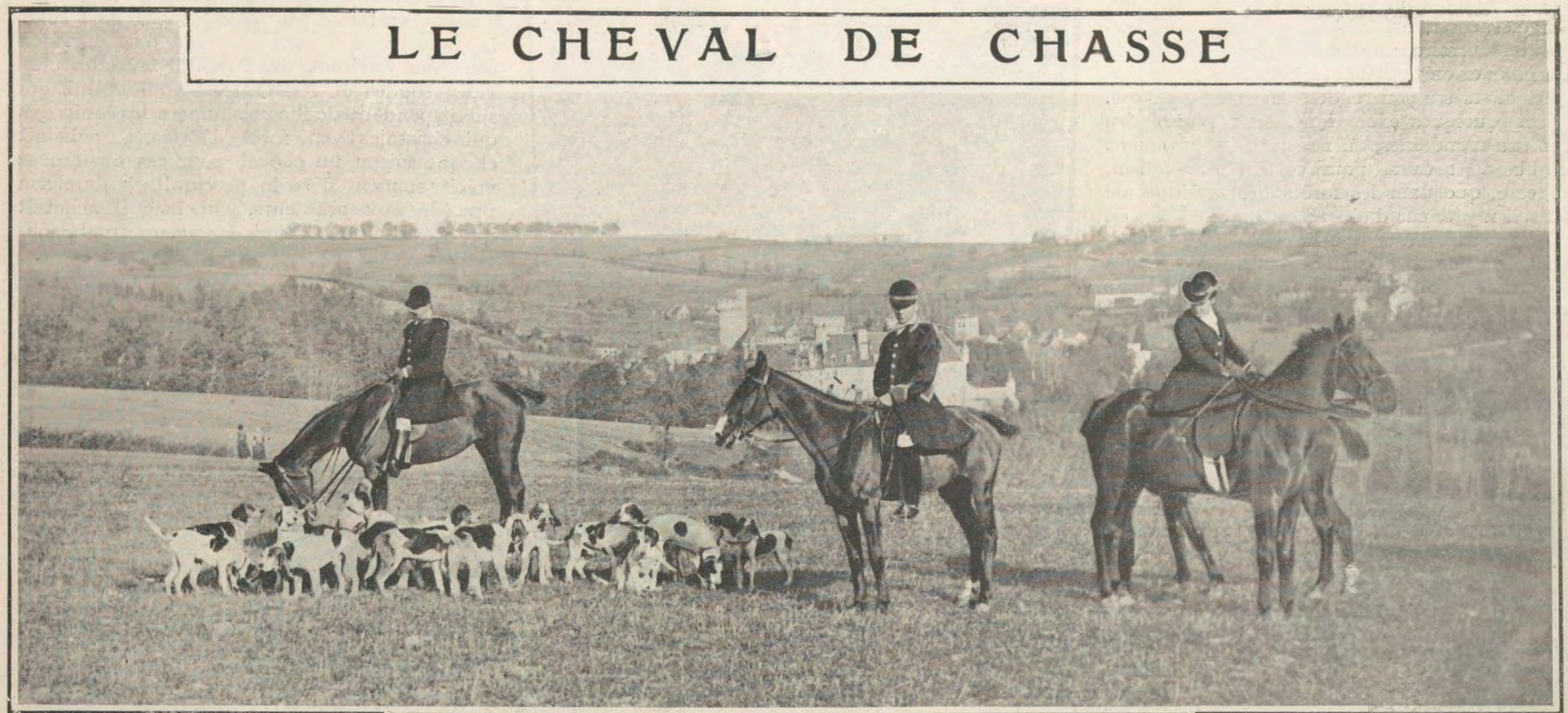
Les Canots Automobiles à Paris ❦ La Coupe du Salon

Le *Titan II* fait, en vitesse, un virage impressionnant.



Rien d'un noyé qu'on repêche. C'est le joyeux Bibendum qui s'apprête à s'envoler dans les airs, au-dessus des canots qui voguent sur la Seine.

LE CHEVAL DE CHASSE



Nous sommes en pleine saison des grands laisser-courre ; partout dans les forêts, les équipages de cerfs, de chevreuils et de lièvres et les vautraits sonnent de triomphants hallalis, et les chevaux, durs et résistants, s'en vont à la queue des chiens sans lâcher pied pendant des journées entières. Que sont donc ces chevaux de chasse ?

On ne rencontre dans les nombreux équipages qui chassent en France que très peu de réellement beaux chevaux de chasse : c'est que la mode tend de plus en plus à se généraliser de louer des chevaux pour une saison de chasse. Cela coûte peut-être plus cher que d'avoir son cheval à soi, mais on court moins de risques et ce système dispense les veneurs — dont les connaissances hippiques sont aussi médiocres souvent que les connaissances cynégétiques — de savoir soigner et entretenir leur monture. Il est de bon ton de suivre certaines chasses, et ces modernes sportsmen assistent à l'hallali comme à une réunion de courses, s'intéressant surtout au côté mondain du sport. Dans les centres cynégétiques, des marchands louent des chevaux de chasse pur sang, épaves de nos hippodromes.

Le vrai type du cheval de chasse, type qui existe encore heureusement dans certains équipages ayant le souci du « sport »,

Le comte de Comminges,
qui a ainsi défini le cheval de chasse : court dessus, long dessous, près de terre, épaule longue, pieds droits, fortes articulations, longue encolure, queue finement portée.

L'équipage « Authia
Le vicomte et la vicomtesse Guy du

Rallied Velchia ».
Passage et leur équipage de lièvres.

M. L. Herbert, un des doyens parmi les veneurs américains.
M. Herbert connaît le proverbe : « No foot, no horse », pas de pied, pas de cheval, aussi son hunter est-il bien établi sur ses pieds.

M. J. Townsead, un veneur américain.
Il ne faut pas croire que le cheval américain est un cheval de la Plata. En Amérique, on fait aussi bien le « hunter » qu'en Angleterre.

est le hunter irlandais. L'irlandais est même supérieur au cheval anglais pour le saut des obstacles, car il est habitué, dès son jeune âge, à sauter derrière sa mère les haies et les fossés et à galoper en terrains variés.

Les chasses à courre des environs de Paris, à part quelques exceptions, sont plutôt des réunions mondaines; on ne saute que rarement des obstacles durs, pour cette bonne raison, du reste, que dans les forêts des environs de Paris il n'y a pas d'obstacles, et que s'il y en a par hasard, ils sont infranchissables. Aussi, le rôle de notre cheval de chasse se borne à faire une dizaine de lieues dans une moyenne de trois heures, tantôt au pas et tantôt au galop, souvent au trot, et cela deux fois par semaine au grand maximum. Comme on le voit, le travail n'est pas dur.

Dans certains équipages de province dont les laisser-courre sont beaucoup plus durs que ceux des environs de Paris, il faut des chevaux solides et résistants. Un mien ami, qui suivit pendant de longues années les équipages qui chassaient en forêt d'Orléans, achetait chaque saison un cheval pour ces chasses, et voici comment il se le procurait; je livre son procédé aux amateurs. Ou bien il achetait un cheval d'un commis-voyageur se démontant pour l'hiver; ou bien il s'adressait à des loueurs des environs de Paris qui louent le dimanche.

PAUL MÉGNIN.

Mlle Rose d'Elchingen.

Un cheval arzel (*qui a une balzane postérieure droite*) *a la réputation de porter la guigne; voilà longtemps pourtant que Mlle Rose d'Elchingen suit les laisser-courre de l'équipage Murat, et il ne lui est jamais arrivé d'accident; il est vrai que c'est une excellente amazone.*

M. Sargenton.

Suit les chasses de l'équipage Murat et de l'équipage de l'Aigle. Son cheval solidement charpenté n'en éprouve aucune fatigue; c'est autant un hunter (*cheval de chasse*) *qu'un roadster* (*cheval de selle de voyage*).

Un beau type de cheval de chasse pour une dame.

Cheval ayant de la douceur, de l'adresse, une bonne constitution, sachant se tenir tranquille au rendez-vous; c'est peut-être un cheval d'âge, mais le cheval de chasse n'a que l'âge qu'il porte dans son cœur, dans ses poumons et dans ses yeux.

L'Exposition de Saint-Louis. — Le retour en France de M. Gérald

M. Gérald débarque au Havre à son retour de l'Exposition de Saint-Louis.

M. le député Gérald, commissaire général adjoint de la section française à l'Exposition de Saint-Louis, à son arrivée au Havre, où il est reçu par M. Ancelot, président du Comité des Expositions françaises à l'Etranger.

On sait que M. Gérald a défendu avec autant d'activité que d'énergie les intérêts des exposants français à la World's fair. C'est M. Gérald qui a rapporté la liste définitive des récompenses attribuées par le Jury international à la section française.

NOTES D'UN VISITEUR
AU SALON DE L'AUTOMOBILE

Un des clous du Salon de l'Automobile a été sans contredit l'Exposition du costume féminin idéal pour l'automobile, organisée par Femina. *Cette exposition était le résultat d'un concours qui a groupé des modèles vraiment nouveaux et vraiment ingénieux. Toutes les « sportsmen » — ils sont aujourd'hui légion — qui ont visité le Salon ont applaudi à la si heureuse tentative de* Femina, *et l'un d'eux nous a adressé les notes ci-dessous qui amuseront nos lecteurs et intéresseront nos lectrices.*

Un philosophe persan prétendit un jour que les peuples d'Occident ne s'étaient civilisés que pour offrir aux femmes l'occasion de se passer tous leurs caprices.

L'âme orientale fourmille de ces pensées galantes dont on apprécie le charme léger comme on aime respirer le parfum atténué d'une rose dont les pétales vont se séparer à l'approche d'une fin imminente.

Aussi bien, s'il vivait encore, l'aimable Levantin pourrait-il ajouter, en traversant les salons où sont exposées les modes féminines du Concours de *Femina*, que si l'automobile n'existait pas, la femme finirait tôt ou tard par l'inventer pour satisfaire sa coquetterie à jamais inassouvie.

L'art précieux de la toilette s'enrichit chaque jour d'idées nouvelles, nées des circonstances de la vie extérieure auxquelles la femme se trouve mêlée.

L'automobile, qui fait aujourd'hui partie intégrante de toutes les existences élégantes, offrait un terrain d'expérience où l'imagination du couturier pouvait chevaucher en toute liberté.

Il n'a eu garde de le négliger, et les modèles présentés au Concours *Femina* ouvriront certainement à la femme parisienne des horizons d'élégance nouveaux.

Quel que soit le cadre dans lequel elle se trouve, — le salon étincelant de lumière, la plage et ses guérites d'osier propices aux attitudes alanguies, la route et la nature épanouie qui l'entoure — tout prête chez une femme à la recherche incessante des raffinements qu'elle peut apporter à sa toilette.

Le couturier est son complice naturel, disons plus exactement son collaborateur précieux.

Il a fallu des années à cette raison sociale du chic — la Parisienne et le grand faiseur — pour faire de Paris la Babylone du costume féminin.

Femina, en créant un Concours de modes spécialement adaptées à la locomotion nouvelle — on l'appellera encore la locomotion nouvelle dans vingt-cinq ans — connaissait évidemment la richesse d'imagination de ceux qui ont pris à tâche de vêtir comme elle le mérite la plus énigmatique et la plus charmante moitié du genre humain.

Si, parmi les modèles exposés, il en est dont le mauvais goût eût jadis, à

Pour la Côte d'Azur.
Voici un costume d'une rare élégance exposé par Mme Nicaud. Il est composé d'une jaquette longue en grosse cheviote, couleur drap de soldat. Un capuchon en même étoffe, percé de deux hublots, sert de coiffure pour la route.

Une belle pelisse.
C'est la fourrure à la mode, pelisse en zibeline, très ample et cependant légère dans ses lignes. C'est un véritable nid contre les intempéries des saisons qu'a taillé là le maître Chanel.

Précieuses peaux de bêtes.
Une houppelande en chat-tigre, pèlerine démontable; un vaste manteau en zibeline d'Irkoutsk, signés A. Bech. Ainsi armée contre le froid, vous n'hésiterez pas, madame, à affronter les routes du Bois par tous les temps.

Contre les bises glaciales.
Une jaquette à basques, un manchon, une toque avec rabat. Voilà, du même Chanel, un ensemble harmonieux vraiment pratique et qui donne envie de faire de « l'auto ».

l'époque où l'on rendait un hommage public à la beauté, conduit leur auteur en place de Grève, il en est d'autres qui sont des merveilles d'ingéniosité et de bon goût.

La mode féminine en automobile est de création toute récente. Il n'y a pas bien longtemps encore, la femme demandait aux fourrures de ville une protection contre le froid ; l'été, le cache-poussière aux lignes bourgeoises la protégeait contre cette poudre de riz nocive que la nature offre à discrétion.

Quelques jolies coiffures de sport.

Il n'est point de chauffeuse qui ne rêve d'une coiffure originale, amusante et gracieuse. Entre ces quatre charmants modèles, signés Labbé, vous n'avez, mesdames, que l'embarras du choix.

La teinte est heureusement choisie, parce qu'elle est habillée en même temps que réfractaire à la poussière. Une jupe droite avec un volant complète le costume. Une ceinture de cuir vert pâle, dont la couleur s'harmonise très bien avec celle du vêtement, ajuste à la taille la jaquette. Des revers de cuir très souple, de même nuance que la ceinture ; de petites pattes également en cuir, fermant les fausses poches, complètent les détails du costume.

La particularité qu'il présente réside dans ce fait qu'un capuchon de même étoffe, percé de deux hublots, tient à même la jaquette et sert à la fois de coiffure pour la route et de pèlerine, lorsqu'il a fini de faire l'office de capuchon. Un ingénieux système de boutons à pression permet cette transformation, qui s'effectue de la façon la plus simple du monde.

Ni le vent, ni la pluie...

Ni le vent, ni la pluie, madame, n'auront raison des ondulations de votre coiffure si vous avez recours au système de bandeaux qui figure sur cette image, et qu'expose Noirat. Quelle joie, après une course folle sur les routes que de ne point se sentir décoiffée et par conséquent affreuse !

Ce que l'on doit d'heureux aux faiseurs actuels, c'est de montrer les créatures aimables qu'ils habillent sous leur vrai jour. Il y a deux ans encore, la femme qui descendait d'automobile était empaquetée. On devinait un être vivant, on n'en soupçonnait pas les formes.

Rien n'est crispant comme de ne pas savoir si une femme est jolie, et si elle ne l'est pas. Les amples peaux de bêtes qui ne méritaient pas le nom de fourrures, les voiles sans gracieuseté, noués n'importe comment, vous cachaient la vérité et l'on en était encore à ces accoutrements barbares qui avaient le tort de cacher la beauté d'une jolie femme et de laisser supposer jolies celles qui ne l'étaient pas.

Plusieurs d'entre les modèles exposés au Concours *Femina* protégeront désormais contre ces désillusions, à défaut des autres.

Il est très simple, bien qu'il ait l'air compliqué en apparence, le costume exposé par la maison Nicaud, 244, rue de Rivoli, — donnons les adresses tout de suite pour éviter à nos lectrices d'avoir à nous les demander par la poste.

Il est composé d'une jaquette longue en grosse cheviote, dont la nuance est à peu près celle du drap de soldat.

Quelques types de vêtements en cuir.

Il semble que rien ne doive être plus difficile que de créer de l'élégance avec du cuir. Et, cependant, voici le problème résolu par un des concurrents (La Samaritaine). Arrêtons-nous aussi devant le somptueux manteau de peau blanche qui figure à gauche de cette photographie.

Chanel et Cie est l'homme des grands froids. Ses fourrures exposées dans ses magasins du 217, rue Saint-Honoré, sont suffisamment réputées pour qu'il ne nous soit pas nécessaire de nous extasier ici sur leur richesse.

Chanel a su les approprier merveilleusement à l'automobile. La pelisse en zibeline qu'il expose reste souple et légère dans ses lignes, malgré son ampleur. Elle enveloppe des pieds à la nuque, véritable armure contre le froid.

La jaquette à basques, le manchon et la toque à rabat, constituent une de ses créations les plus heureuses. L'ensemble en est d'un galbe parfait et parfaitement utilisable à la ville. Ce n'est point là un vêtement d'exception.

A Bech, de qui les élégantes connaissent les magasins : A la Martre Zibeline, 105, rue Saint-Honoré — cette page de la *Vie au Grand Air* menace décidément de devenir le petit Bottin des modes — A. Bech taille également dans les peaux de bêtes précieuses des vêtements dont le cachet et l'originalité ont quelque chose de bien spécial et que l'on ne retrouve nulle part ailleurs.

Sa houppelande en chat-tigre avec pèlerine démontable est la véritable fourrure de route, et, par un contraste heureux, le vaste manteau en zibeline d'Irkoust qu'il expose également est un idéal d'élégance cossue pour la femme qui roule au Bois en automobile par tous les temps. Bech s'est d'ailleurs fait une spécialité hautement appréciée des fourrures pour la ville et pour la grand'route.

On trouverait difficilement, ailleurs qu'à la Samaritaine, à des prix aussi exceptionnels de bon marché, des costumes de sport et particulièrement d'automobile plus ingénieusement compris. La Samaritaine a créé des types très curieux de vêtements en cuir. Rien n'est plus difficile que de faire quelque chose d'élégant pour une femme avec du cuir. C'est un problème que la Samaritaine a résolu. Ses modèles sont d'une coquetterie qui demande tout à la simplicité. Son costume en cuir marron, jupe trotteuse et simple veste croisée, à peine ajustée à la taille, est bien le modèle qui convient à la sportswoman active qui fait du sport autrement que devant son armoire à glace.

Des costumes à transformation.

Ici, la jupe devient instantanément jupe longue ou trotteuse ; le manteau imperméable est à fourrure mobile ; le capuchon de route s'adapte à n'importe quel chapeau. Autant d'ingénieuses trouvailles, conçues par la Maison du Costume Automobile.

A signaler, dans son exposition, un somptueux manteau de peau blanche, et plusieurs vestes-sacs en fourrures variées.

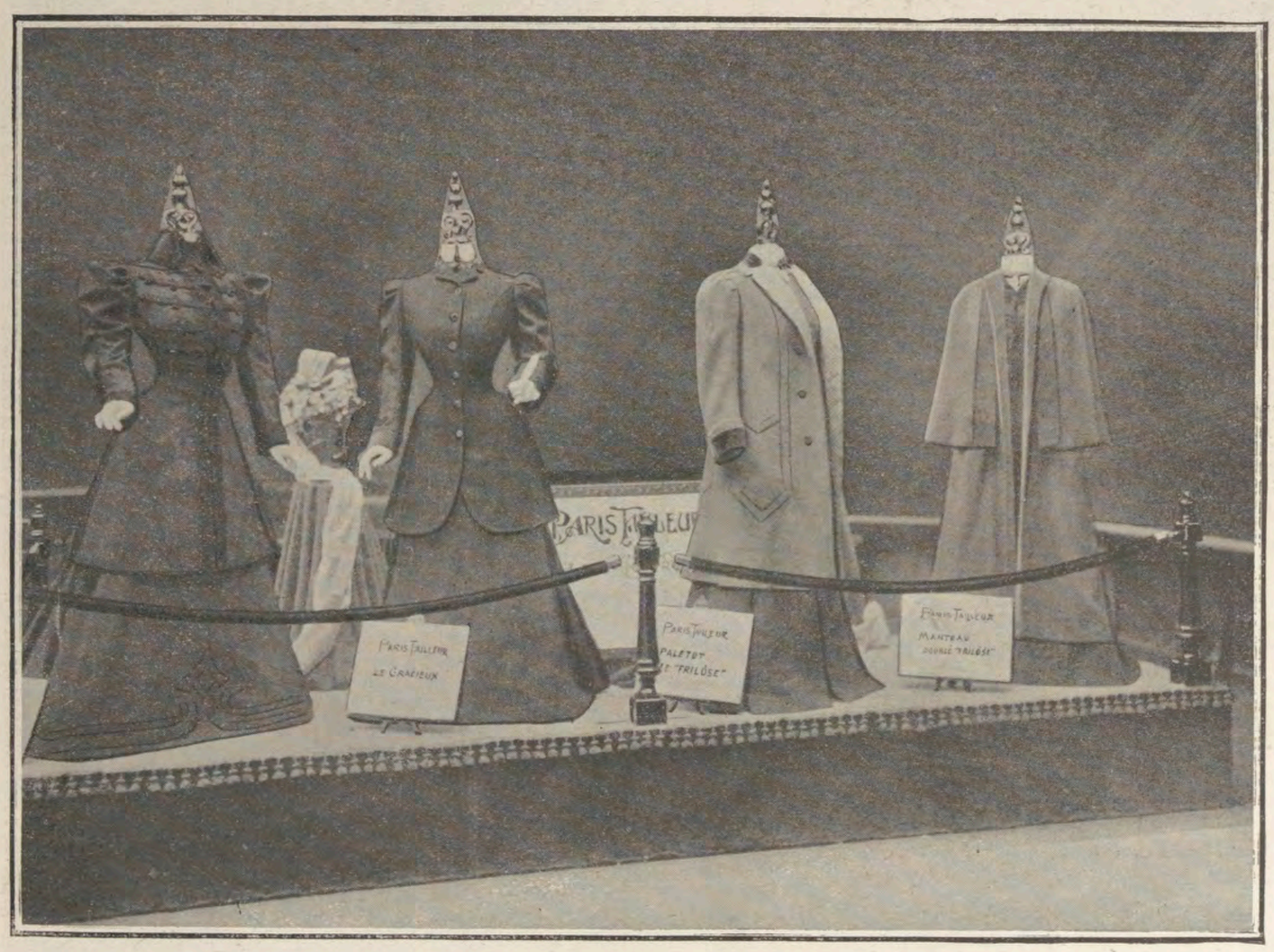
Paris-Tailleur, 3, rue du Louvre, est réputé pour la coupe irréprochable de ses vêtements d'hommes et de dames.

Il ne fait pas de costume spécial, au sens propre du mot, pour l'automobile, mais il a imaginé une doublure ingénieuse qui s'adapte à tous les vêtements et permet entre autres de lutter contre le froid sans être obligé de s'engoncer dans d'épaisses étoffes.

« Frilôse » tel est le nom de cette auto-ouatine qui s'adapte à tous les vêtements d automobiles, de cycles et de tous les sports, de la même manière que la ouatine ordinaire. C'est-à-dire qu'elle est mise dans le vêtement, « entre la doublure et l'étoffe », elle est composée de papier Japon spécial perforé placé entre deux tissus légers.

La frilôse conserve au corps une chaleur douce et régulière, elle ne contient que des matières complètement isolantes, elle ne donne aucune transpiration, puisqu'elle est perméable à l'air, elle a le grand avantage d'être excessivement lègère, le tissu employé pour garnir le vêtement le plus ample n'excédant pas le poids de 350 grammes, tandis que la ouatine dont on se sert ordinairement pèse moitié plus.

La coiffure sportive qui pare le mieux la grâce de la femme a incité Henri Labbé — le successeur de Ch. Hiekel — 138, faubourg Saint-Honoré, à faire des prodiges d'imagination. Il y a tout un monde de grâce entre la Cape Stœssel et le Chapeau de cuir aux nuances et aux formes variées et dont les



Une ingénieuse invention.

Voici des costumes fort élégants, mais qui, en apparence, ne présentent rien de particulier pour l'Automobile. Cependant une doublure ingénieuse les rend propres à l'Automobile. Cette doublure, inventée par Paris-Tailleur et composée de papier Japon spécial perforé, placé entre deux tissus légers, est mise entre la vraie doublure et l'étoffe.

Une belle armure.

Certes, madame, vous lutterez sans crainte contre toutes les intempéries, abritée sous ce magnifique manteau en castor de Texas, garni de zibeline, qu'expose le Véloce-Club et dont le dispositif vous paraîtra aussi élégant qu'ingénieux.

Copie et Heinen (Au Véloce-Club, 21, avenue de la Grande-Armée) exposent un admirable manteau en castor du Texas garni de zibeline. Le dispositif adopté pour l'opposition de ces jolies petites bêtes est des plus ingénieux. Les têtes des zibelines sont placées de telle façon qu'elles occupent la place où sont habituellement fixés les boutons des longs manteaux croisés.

Ce vêtement à lui seul suffit d'ailleurs à retenir l'attention des visiteuses du Concours *Femina*.

Le Stand du Petit Matelot, 41-43, quai d'Anjou, est un de ceux les plus riches en modèles divers.

Son manteau — disons réversible, ce mot est de circonstance — en fort lmelton beige permet à la femme de retourner sa veste comme un vulgaire homme politique. Il n'est pas jusqu'aux boutons qui n'aient été prévus pour ce changement. Le vêtement est d'ailleurs très habillé et peut parfaitement être porté à la ville comme en auto.

Les modèles les plus élégants de cache-poussière figurent également dans le Stand du Petit Matelot, maison pour qui le vêtement de fourrure n'a pas de secret, si l'on en juge par la somptueuse pelisse en zibeline qui a beaucoup d'allure et est exécutée par la maison du quai d'Anjou.

Thivolle, 99, faubourg Saint-Honoré, fait des costumes tailleur d'un grand chic. Le modèle qu'il expose est d'une coupe irréprochable et d'un fini d'exécution absolument parfait.

La jupe, par un procédé d'agrafes spéciales, peut faire l'abandon de son volant et devenir à volonté jupe trotteuse.

Si l'on voulait passer en revue tout ce que contient le Concours de *Femina*, il faudrait décidément un volume.

Gare aux pauvres hommes dont les compagnes vont s'égarer au Grand Palais !

UN VISITEUR.

Que l'élégance ne nous empêche pas d'être pratiques! Il s'agit là de forts charmantes trouvailles, dues au Petit Matelot ; un vêtement qui peut être porté à la ville comme en auto, par un simple tour de passe-passe, si nous osons dire ; et quels heureux cache-poussière, et quelles somptueuses fourrures !

lignes élégantes et pratiques à la fois sont tout un poème. Il est impossible à une chauffeuse chapeautée chez Labbé de n'être point jolie.

Les femmes qui redoutent d'enlever leur chapeau, car les ondulations en ont quelquefois vu de cruelles, peuvent, avec la combinaison imaginée par Labbé, dégager du chapeau lui-même le rabat qui protège la nuque et les oreilles contre le vent et la poussière corrosifs, ce rabat étant essentiellement mobile et maintenu par un simple système de boutons à pression.

Il n'est d'ailleurs plus permis à une femme de se plaindre si ses ondulations ne tiennent pas. S'il en est ainsi, c'est qu'elle le veut bien. Le maître posticheur Noirat, 7, rue des Capucines, a imaginé un système de bandeaux qui protège les ondulations, les conserve, évitant ainsi à la femme un trop fréquent usage du fer à onduler qui tôt ou tard ravage les cheveux.

Vannson frères et L. Heusch, 14, avenue de la Grande-Armée, ont envoyé au Concours différents modèles qui sont autant de petites trouvailles. La maison du Costume Automobile n'en est d'ailleurs pas au début de ses innovations heureuses.

Rien n'est plus simple — encore fallait-il le trouver — que la jupe qui peut devenir instantanément jupe longue ou trotteuse par la seule addition ou suppression du volant adapté, grâce à de simples agrafes.

Le manteau imperméable avec fourrure mobile permet d'augmenter à volonté la chaleur du vêtement.

Imperméable aussi le capuchon de route s'adaptant à n'importe quel chapeau, fixant d'une façon efficace la coiffure et sertissant la nuque et le visage de telle façon que le vent, la poussière, la pluie ne sauraient atteindre les zones protégées.

Un boléro fourré se fermant à volonté ou se rabattant en revers complète heureusement les élégants modèles de Vannson frères et L. Heusch.

Un costume très sport.

C'est un sobre et élégant tailleur, signé Thivolle, mais la jupe, par un procédé d'agrafes spéciales, se sépare de son volant et devient alors jupe trotteuse, très pratique pour monter en automobile.